

TARTU ÜLIKOOL
ÕIGUSTEADUSKOND TALLINNAS

Avaliku õiguse instituut

Jelena Simonova

**EESTIS SURMAGA LÕPPENUD
LIIKLUSÕNNETUSED JA NEIS HUKKUNUD**

Lõputöö

Juhendaja

MA Anna Markina

Tallinn 2013

SISUKORD

SISSEJUHATUS.....	3
1.LIIKLUSOHUTUSALANE OLUKORD EESTIS NING LIIKLUSÕNNETUSTE MÕISTED JA LIIGID.....	5
1.1.Tänapäeva liiklustiheduse üldpilt Eesti teedel	5
1.2.Liiklusohutusalane olukord ja selle taseme reguleerimine läbi Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003-2015.....	7
1.3.Liiklusõnnetuse mõiste ja liigid	9
1.4.Surmaga lõppenud liiklusõnnetuse mõiste ja selle põhjustamise eest ettenähtud vastutus	11
2. EESTIS REGISTREERITUD LIIKLUSÕNNETUSTE, SURMAGA LÕPPENUD LIIKLUSÕNNETUSTE JA HUKKUNUTE ANALÜÜS	13
2.1. Eestis registreeritud liiklusõnnetuste ja hukkunute arvu dünaamika aastatel 1991-2012.	13
2.2. Eestis registreeritud liiklusõnnetused liikide lõikes 2008-2012	17
2.3.Eestis ajavahemikul 2004 – 2012 registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüs: arv, surma saabumise ajaline raamistik, toimumise teelik ja joove olemasolu	19
2.4.Eestis registreeritud liiklusõnnetustes hukkunud aastatel 2004 – 2012	23
2.4.1.Üldandmed: sooline kulumus, vanus, joove olemasolu, rollid liikluses	23
2.3.2. Sõidukijuhtidest hukkunud.....	28
2.3.3.Hukkunud jalakäijad	30
2.3.4.Hukkunud sõiduki sõitjad.....	32
3. SURMAGA LÕPPENUD LIIKLUSÕNNETUSTE VIIMASTE AASTATE TENDENTSID JA ENNETAMISMEETMED	35
3.1. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste viimaste aastate tendentsid ja Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003 – 2015 täitmine	35
3.2. Liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähenemisele suunatud meetmed Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi raames	37
3.3.Liiklusõnnetuse tagajärgede minimiseerimisele ja selle toimumise põhjuse väljaselgitamisele suunatud nõudmised.....	40
KOKKUVÕTE.....	42
PE3IOME	45
KASUTATUD KIRJANDUS	49
KASUTATUD ÕIGUSAKTID.....	51
LISA 1	52
LISA 2.....	53
LISA 3.....	55

SISSEJUHATUS

Käesoleva lõputöö teemaks on Eestis surmaga lõppenud liiklusõnnetused ja neis hukkunud. Tänapäeva kaasaegse ühiskonna elu ei saa ette kujutada ilma liikluseta. Riikide elanike elu on ümbritsetud ja tihedalt seotud liikluse ja erinevat liiki transpordiga. Tänu sellele, et autotööstus on üks maailma kõige tähtsamaid majandussektoreid tulu põhjal, on tänapäeval Euroopa Liit maailma suurim mootorsõidukite tootja. Kui veel viiskümmend aastat tagasi oli sõiduki omamine luksus, siis kaasaegses ühiskonnas on transport ja selle kasutamine igapäevases elus pigem hädavajalikkus kui luksuslikkus, mistõttu mootorsõidukite arv riikide teedel pidevalt kasvab. Just seetõttu liiklusohutus on kujunenud ühiskonna jaoks üks olulisemaks probleemiks.

Lõputöö teemaks olevate surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ja liiklusõnnetuses hukkunute analüüs on tänapäeval aktuaalne teema, kuna liiklusõnnetused on maailma peamiseks surmapõhjuseks. Kiir autotööstuse ülemaailmne kasv põhjustas ka Eesti teedel liikluse intensiivistumist ja selle läbi liiklusohutuse taseme kasvu. 2003.aastal valminud ja vastuvõetud Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003 – 2015¹ (edaspidi RLOP) peamiseks eesmärgiks on liiklusohutuse järjepidev tõhustamine ja liiklusõnnetuste läbi hukkuvate ning vigastada saavate inimeste arvu pidev vähenemine.

Lõputöö valikut põhjustas autori enda huvi käsitletud teema vastu. Töötades Politsei- ja Piirialveameti korrakaitsebüroo Põhja prefektuuri Ida politseijaoskonnas piirkondliku politseinikuna, puutub töö autor oma igapäevases töös kokku muuhulgas ka liiklusõnnetustega seotud väljakutsete teenindamise ja liiklusjärelvalve teostamisega. Kuna viimastel aastatel aga tõhustas politsei liiklusjärelvalvet ja võttis tarvitusele analüüsipõhilise liiklusjärelvalve teostamist, siis on alust arvata, et üldine liiklusohutuse olukord on Eesti teedel paranenud. Selleks aga, et hinnata liiklusohutusolukorra taset, tuleb analüüsida selle peamist näitajat – ehk surmaga lõppenud liiklusõnnetusi.

Antud lõputöö eesmärgiks on anda ülevaadet Eesti liiklusohutusalasest olukorrast, selgitades muuhulgas RLOP-i peamist strateegilise eesmärgi ja surmaga lõppenud liiklusõnnetuste põhjustamise eest ettenähtud vastutuse; selgitada välja viimaste aastate jooksul liiklusõnnetustes ja neis hukkunute seas välja kujunenud tendentsid, analüüsides

¹ Vabariigi Valitsus, „Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015“ (19.03.2003), [https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/liiklusohutusprogramm_2003_2015.pdf] (15.03.2013)

põhjalikumalt surnuks langenud ja liikluses erinevat rolli omavate inimeste soolist kuuluvust, iga, tervises seisundi ja turvavarustuse (helkur, turvavöö) kasutamist. Antud lõputöö raames saadud statistiliste andmete läbitöötamine ja võimalike tendentside väljaselgitamine nii surmaga lõppenud liiklusõnnetuste esinemises, kui ka liiklusõnnetuses hukkunute erinevates näitajates võib aidata asjassepuutuvatel ametkondadel püstitada uued strateegilised eesmärgid ja defineerida uued ülesanded liiklusohutuse taseme parandamiseks, pöörates erilist tähelepanu just riskirühmadele. Samuti antud lõputöö käigus tehakse järeldused surmaga lõppenud liiklusõnnetuste dünaamika ja hukkunute osas ning antakse ülevaade 2012-ks aastaks Eestis surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ärahoidmiseks vastuvõetud ja rakendatud meetmetest RLOP-i põhjal.

Lõputöö autor on püstitanud hüpoteesi, et vaatamata mootorsõidukite arvilisele kasvule ja liikluse intensiivistumisele, hoitakse viimastel aastatel Eestis registreeritud liiklusõnnetustes hukkunute arv ja osakaal stabiilselt kontrolli all ega kasva.

Lõputöö jaguneb oma ülesehituselt kolmeks peatükiks. Lõputöö esimeses peatükis pöörab autor tähelepanu Eesti liiklustihedusele, liiklusohutuse taseme reguleerimisele RLOP-iga ning peatub liiklusõnnetuse ja surmaga lõppenud liiklusõnnetuste mõistetil ja taoliste liiklusõnnetuste põhjustamise eest ettenähtud vastutusel.

Lõputöö teine peatükk on pühendatud Eestis registreeritud liiklusõnnetuste ja neis hukkunute arvu dünaamika analüüsimisele Eesti taasiseseisvumisest alates praeguse ajani (ehk 1991-2012 aastatel), põhinedes Statistika andmebaasi andmetel. Samuti analüüsitakse teises peatükis liiklusõnnetuses surma saanud inimeste erinevad näitajad ja rollid, põhinedes Politsei- ja Piirivalveameti statistikal ajavahemikul 2004 – 2012 registreeritud liiklusõnnetuste kohta.

Lõputöö kolmandas peatükis tehakse järeldused surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ja neis hukkunute üldiste tendentside kohta ning antakse ülevaade Eestis rakendatud ja kehtivatest meetmetest surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ennetamiseks ja neis hukkunute arvu vähendamiseks, samuti aga liiklusõnnetusjärgselt selle põhjuse väljaselgitamisele ja tagajärgede minimiseerimisele suunatud kohaldatavatest liiklusseaduse nõuetest.

1.LIIKLUSOHUTUSALANE OLUKORD EESTIS NING LIIKLUSÕNNETUSTE MÕISTED JA LIIGID

1.1.Tänapäeva liiklustiheduse üldpilt Eesti teedel

XX sajandi jooksul on toimunud suured muudatused liikluse üldpildis. Kiire autotööstuse ülemaailmne kasv tõi kaasa liikluse intensiivistumist ka Eesti teedel. Veel 1921.aastal oli Eestis registreeritud kõigest 110 sõidu- ja 34 veoautot, aga 1940.aastal oli juba 3618 sõidu-, 2476 veoautot, 289 bussi ja 129 muud liiki transporti².

Maanteeameti internetileheküljel avaldatud 2009.aastal Eestis toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika andmete järgi³ kasvas Eesti taasiseseisvumisest alates sõidukite arv 1000 elaniku kohta järjepidevalt kuni 2001.aastani, mil moodustas 404 sõidukit 1000 elaniku kohta. (vaata Lisa 1 Tabel 1) 2002.aastal see näitaja langes 362-ni. Viimastel aastatel aga kõigis sõidukite arv 1000 elaniku kohta 450 ringis. Analoogselt sõidukite arvu kasvutendentsiga on täheldatud ka 1000 elaniku kohta liiklusõnnetuste üldine kasvutendents. (vaata Lisa 1 Tabel 1) 2006.aastal registreeriti Eestis 1,92 liiklusõnnetust 1000 elaniku kohta, mis on üle kahe korra suurem võrreldes aastaga 1994, mil vastav näitaja oli 0,75. Seega seos autostumise tempo ja toimunud liiklusõnnetuste vahel on ilmne. Kui aga võtta aluseks liiklussurmade arvu 1 miljoni registreeritud mootorsõiduki kohta, siis aastatel 1961-2010 on täheldatud selle näitaja kiiret ja küllaltki stabiilset vähenemist Eesti teedel⁴. Sellele vaatamata, on Eestis liiklussurmade arv mootorsõidukite arvu ja nende summaarset läbisõitu jääb Eesti Euroopa Liidu liikmesriikidest pigem keskmisele positsioonile⁵. Pärast taasiseseisvumist on Eesti autostumise tempo olnud Euroopa kiiremaid ja prognoosi kohaselt võib autopargi läbisõit kasvada 1,3...1,4 korda⁶.

² Eesti Antiikautode Galerii, "Ajalugu – Eesti aeg 1918-1940", [<http://eag.vanatehnika.ee/ew.html>] (15.03.2013)

³ Maanteeamet, „2009.aastal toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika“ (2010), [<http://www.mnt.ee/failid/2009kogumik.pdf>] (15.03.2013), lk 9

⁴ Vabariigi Valitsus, „Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003-2015 täiendatud terviktekst“ (Vabariigi Valitsuse korraldus nr 66, 09.02.2012), [<http://www.valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/RL0P%20t%C3%A4iendatud%20tervikekst.pdf>] (15.03.2013), lk 3

⁵ *Ibid*, lk 8-9

⁶ Vabariigi Valitsus, „Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015“ (19.03.2003), [https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/liiklusohutusprogramm_2003_2015.pdf] (15.03.2013)

Mootorsõidukite rohkus teedel raskendab oluliselt turvalisuse ja ohutuse tagamist. Tänapäeval on liiklusõnnetused maailma peamiseks surmapõhjuseks. See on kaheksaks surmasaamise põhjuseks maailmas. Iga aasta maailma teedel sureb rohkem kui miljon inimest ja selliste liiklusõnnetuste tagajärgedega tegelemise peale kuulutatud summa ulatub miljardi dollariteni⁷, mis tähendab ühiskonnale muuhulgas ka tohutuid kulusid. Vaatamata aga selle tohutu tähtsusele, oli surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ärahoidmise teema jäetud hooletusse ja tähelepanuta tervise ja arengu päevakorrast, kuigi liiklusõnnetused on oma loomult suures osas vältitavad ning efektiivseks sekkumiseks on olemas ulatuslik baas.⁸

09.02.2012.aastal Vabariigi Valitsuses korraldusega nr 66 heaks kiidetud Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003-2015 täiendatud tervikteksti⁹ järgi liiklusõnnetuste ja elanikkonna arvude suhtarvuna on Eesti liiklus viimastel aastatel peaaegu kaks korda ohtlikum kui Euroopa kõige ohutumates riikides (kui vaadata liiklussurmade arvu 1 miljoni elaniku kohta).

Liiklusõnnetuste vältimisel mängib suurt rolli riiklikud liiklusohutusalsed programmid ja suunised, mis võimaldavad muuta liiklejate käitumist, sõidukid ja infrastruktuuri ohutumaks. Liiklusohutusalsate programmide erinevatel etappidel kohaldatakse erinevaid meetmeid, mis kõik üheskoos on suunatud liiklusohutuse parenemisele. 2003.aastani puudus Eestis terviklik ja programmiline liiklusohutuslane tegevus, mistõttu ka liiklejate distsipliin oli suhteliselt madalal tasemel ning teostatud liiklusjärelvalve ebapiisav.

Loomulik, et liiklusõnnetuste täielik vältimine ja liiklusõnnetustes hukkunute arvu nullini viimine on saavutamatu eesmärk, kuid iga riigi kohustus püüelda ennetada need liiklusõnnetused, mille tagajärjel saabub liikluses osaleja surm. Seetõttu 2003.aastal tekkis selline olukord, millal Eesti vajab rahvuslikku liiklusohutusprogrammi. 18.03.2003 oligi Eesti Vabariigi Valitsuses poolt protokollilise otsusega heaks kiidetud Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003 – 2015.

⁷ World Health Organization, „Global Status Report on Road Safety 2013: supporting a decade of action (2013), [http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/index.html] (15.04.2013), pVII

⁸ World Health Organization, „Global Status Report on Road Safety 2013: supporting a decade of action (2013), [http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/index.html] (15.04.2013), p 1

⁹ Vabariigi Valitsus, „Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003-2015 täiendatud terviktekst“ (Vabariigi Valitsuse korraldus nr 66, 09.02.2012), [<http://www.valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/RL0P%20t%C3%A4iendatud%20terviktekst.pdf>] (15.03.2013), lk 9

1.2.Liiklusohutusalane olukord ja selle taseme reguleerimine läbi Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003-2015

Antud lõputöö teemaks olevate surmaga lõppenud liiklusõnnetuste vältimiseks on liiklusohutus üks aktuaalsemaid teemasid. Liiklusohutuse hindamisel peab kindlasti pöörama erilist tähelepanu liiklusõnnetustele kui liiklusohutuse ühele näitajale. Kuna aga liiklusohutuse järjepidev tõhustamine ja liiklusõnnetuste läbi hukkunud ning vigastada saavate inimeste arvu pidev vähendamine on rahvusliku liiklusohutusprogrammi eesmärgiks, siis edaspidi peatume Eesti RLOP-i põhilistel aspektidel.

Rahvuslike liiklusohutusprogrammide rakendamise kogemus kinnitab, et kvantitatiivsete eesmärkide sätestamine võib viia paremate programmide loomisele ja nappide ressursside efektiivsemale kasutamisele¹⁰. Eesti RLOP-is oli välja toodud Eesti halva liiklusohutusalase olukorra peamised põhjused: õigete hoiakute puudumine liiklejates ja ühiskonnas tervikuna, tervikliku ja programmilise liiklusohutusalase tegevuse puudumine, puudulik laste liikluskasvatus; puudulik sõidukijuhtide ettevalmistamine, liiklejate distsiplineerimatus ja ebatõhus liiklusjärelvalve, suur joobes juhtide osakaal liikluses; turvavahendite madal kasutustase ja liikluskeskkonna ohtlikkus¹¹.

Lähtudes liiklusohutuse taseme muutustest ja suundadest on Eestis koostatud liiklusohutusliku taseme korrigeeritud prognoos ja püstitatud eesmärgid liiklusohutustasemele 2015.aastaks. Selle programmi kohaselt Euroopa Liidu kavandatud keskmisele liiklusohutuslikule tasemele jõudmiseks ei tohiks Eestis liiklusõnnetustes hukkunute arv ületada 140 inimest 2010.aastal ja 100 inimest – 2015.aastal. See strateegiline eesmärk nimetati maksimumprogrammiks ehk visiooniks 100.¹²

Lähtudes Eestis registreeritud liiklusõnnetustes hukkunute trendist ajavahemikul 1989-2002, toodi RLOP-is välja hukkunute arvud aastateks 2004 – 2015 (vt joonis 1), mis ei tohiks olla ületatud liiklusohutusprogrammi toimimisel¹³.

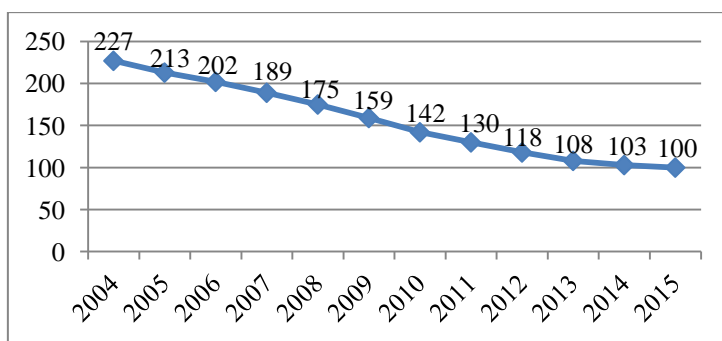
¹⁰ Vabariigi Valitsus, „Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015“ (19.03.2003), [https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/liiklusohutusprogramm_2003_2015.pdf] (15.03.2013), lk 1

¹¹ *Ibid*, lk 2

¹² *Ibid*, lk 4

¹³ *Ibid*, lk 4

Joonis 1. RLOP-is prognoositud hukkunute arvud aastateks 2004 – 2015



Allikas: Eest Rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015

Eesmärgi, ehk surmaga lõppenud liiklusõnnetuste kvantitatiivse näitaja vajaliku arvu saavutamiseks jagati programmi realiseerimine kolmeks etapiks¹⁴. I etapis (2003-2007) alustatakse esmatahtsate, kiirelt toimivate ja odavate meetmete rakendamist, milledeks on seaduslikud ja korralduslikud meetmed, liiklusohutuslaste koolituste ja väljaõppe korraldamine eelkõige pedagoogidele ja noorliiklejale, liiklusohutuskampaaniate ja analüüsipõhilise liiklusjärelvalve korraldamine tegevuse tõhustamine, pilootprojektide koostamine ja liikluskeskkonna meetmete rakendamine. II etapis (2008-2011) jätkatakse I etapi käigus efektiivseks osutunud meetmete elluviimist ja rakendatakse täiendavalt keerukamaid ja suurema maksumusega meetmeid. III etapis (2012-2015) analüüsitakse kahe esimese etapi tulemusi ja rakendatakse täiendavalt keerukaid, kalleid ja varasematest etappidest edasilükatud meetmeid.

Liiklusohutusalsed meetmed olid liiklusohutusprogrammiga eelkõige suunatud selliste liiklejate gruppidele ja valdkondadele, mille abil on kõige enam võimalik mõjutada liiklusohutustaset. Eestis nendeks gruppideks on kergliiklus, lapsed ja vanurid, sõitjad, noored ja väheste kogemustega sõidukijuhid; valdkondadeks on sõiduki juhtimine joobeseisundis, liiklusõnnetuste raskusaste, linnaliiklus, pimedal ajal liiklus ja talvine liiklus.

Peale RLOP-i vastuvõtmist ka liiklusohutusele avalduva mõju hindamise tingimused ja nõuded mõju hindamisele¹⁵, mille kohaselt liiklusohutusele avalduva mõju hindamine on strateegiline võrdlev analüüs selle kohta, kuidas uus tee või olemasoleva teedevõrgu olulised

¹⁴ Vabariigi Valitsus, „Eesti Rahvuslik Liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015“ (19.03.2003), [https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/liiklusohutusprogramm_2003_2015.pdf] (15.03.2013), lk 6-8

¹⁵ Liiklusohutusele avalduva mõju hindamise tingimused ja nõuded mõju hindamisele, Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus, RT I, 18.01.2012, 1, vastu võetud 16.01.2012 nr 5 [https://www.riigiteataja.ee/akt/118012012001] (19.03.2003)

muudatused avaldavad mõju liiklusohutusele ning et taolise mõju hindamine on kohustuslik Eestis asuvatel üleeuroopalisel teedevõrku kuuluvatel teedel, kui kavandatakse uue tee ehitamist või olemasoleva teedevõrgu muutmist, millega kaasneb oluline mõju liiklusvoole; oluliseks mõjuks liiklusvoole on mõju, kui sellega kaasneb tee ühel sõidurajal liiklusvoo kasv tipptunnil üle 30 protsendi. Vastavalt selle määruse § 2 lg 1, korraldab liiklusohutusele avalduva mõju hindamist riigimaanteel Maanteeamet ning kohalikul tasemel - valla- või linnavalitsus.

1.3.Liiklusõnnetuse mõiste ja liigid

Liiklusohutustasemest rääkides on peamiseks mõisteks liiklusõnnetused. Läbi toimunud liiklusõnnetuste arvu on võimalik hinnata meie teede liiklusohutlikkust või –ohutust. Seetõttu, et alustada surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüsiga, tuleb peatuda liiklusõnnetuse mõistel ja selle liikidel.

Liiklusõnnetuse mõiste on määratletud liiklusseaduses.¹⁶ Hetkel Eesti Vabariigis kehtiv liiklusseadus oli vastu võetud 17.06.2010 just RLOP-i raames rakendatud seadusloomealase meetmena liiklusohutustaseme mõjutamiseks. LS § 2 p 32 sätestab, et liiklusõnnetus on juhtum, kus vähemalt ühe sõiduki teel liikumise või teelt väljasõidu tagajärjel saab inimene vigastada, surma või tekib varaline kahju; sõiduk on siinjuures määratletud kui teel liiklemiseks ettenähtud või teel liiklev seade, mis liigub mootori või muul jõul. (vt LS § 2 p 73) Tee all siinjuures peetakse silmas maanteed, tänavat, parklat, õueala või muud liiklemiseks kasutatavat rajatist koos kõnniteede, kergliiklusteede, teepeenarde, haljas-, eraldus- või muude ribadega. (vt LS § 2 p 81) Liiklusõnnetusena ei registreerita aga juhtumit, mis toimus võistluste tõttu avalikuks kasutamiseks suletud teelõigul võistlusel osalenud sõiduki osalusel ning töötamisel teemaal (tee-ehitus, -remont, -hooldus jms) ainult selles töös osalenud sõiduki ja inimesega või ainult selles töös osalenud sõidukiga.

Nagu oli juba ülalpool mainitud, liiklusõnnetuseks loetakse juhtum, kui selles osaleb vähemalt üks sõiduk. Sellest tingituna saab liiklusõnnetused jagada selles osalenute järgi järgmiselt: kokkupõrge liikuvate mootorsõidukite vahel, mopeediõnnetus, jalgrattaõnnetus, mootorsõiduki kokkupõrge seisva sõidukiga, mootorsõiduki kokkupõrge loomaga,

¹⁶ Liiklusseadus, RT I, 2010, 44, 261, vastu võetud 17.06.2010 [<https://www.riigiteataja.ee/akt/105122012002>] (19.03.2013)

mootorsõiduki kokkupõrge jalakäiaga, ühesõidukiõnnetus ja muu liiklusõnnetus.¹⁷ Järgnevalt toob autor oma töös välja maanteeameti ametlikul leheküljel antud liiklusõnnetuste liikide mõistete definitsioonid.

Kokkupõrge liikuvate mootorsõidukite vahel - kokkupõrge vähemalt kahe samas suunas, vastassuunas või külgsuundadest läheneva mootorsõiduki vahel (s.h. ka otsasõidud eesliikluse reguleerimise nõuete täitmiseks sundpeatunud mootorsõidukile). Siia hulka ei loeta juhtumeid, mis olid tingitud ühe mootorsõiduki tagurdamisest.

Mopeediõnnetus - kokkupõrge mopeedi ja mootorsõiduki vahel või mitme mopeedi omavaheline kokkupõrge (v.a. mopeedide otsasõidud jalakäijatele ja jalgrataste kokkupõrked mopeedidega), samuti mopeedi ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit.

Jalgrattaõnnetus - kokkupõrge jalgratta ja mootorsõiduki vahel ja mitme jalgratturi omavaheline kokkupõrge (v.a. jalgrataste otsasõidud jalakäijatele ja jalgrataste kokkupõrked mopeedidega), samuti jalgratta ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit.

Mootorsõiduki kokkupõrge seisva sõidukiga - mootorsõiduki otsasõit teele pargitud sõidukile. Siia hulka ei loeta mootorsõidukite kokkupõrkeid jalgratastega, mopeedidega, rööbassõidukitega, samuti otsasõite liikluse reguleerimise nõuete täitmiseks sundpeatunud mootorsõidukile.

Mootorsõiduki kokkupõrge loomaga - otsasõit loomale (nii ulukid kui koduloomad). Siia hulka ei loeta kokkupõrkeid hobuveokitega.

Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga - mootorsõiduki otsasõit teel viibivale jalakäijale (s.h. mootorsõiduki tagurdamisel jalakäijale otsa). Jalakäijaks loetakse ka isikut, kes kasutab liikumiseks rula, rulluiske, tõukeratast, lükkab jalgratast, mootorratast või lapsevankrit. Antud kontekstis on jalakäija ka lapsevankris või kergel istunud väikelaps, keda täiskasvanu veab, samuti teel liiklust reguleeriv politseiametnik. Siia hulka ei loeta juhtumeid, kus toimus otsasõit teel viibivale isikule, kes ehtas, remontis või hooldas teid, istutas lilli, laadis veokile koormat. Jalakäija on ka õnnetuse hetkel sõidukisse sisenev isik, seevastu sõidukist väljuja loetakse sõitjaks või juhiks. Vahetult enne õnnetust sõidukist väljunud juht või sõitja, kes viibis õnnetuse hetkel sõiduki kõrval (puhastas auto tulesid või numbrimärki, vahetas rehvi, võttis pagasiruumist asju vms) loetakse samuti jalakäijaks.

¹⁷ Maanteeamet, „Liiklusõnnetused: mõisted ja definitsioonid“ [<http://www.mnt.ee/index.php?id=12948>], (25.03.2013)

Ühesõidukiõnnetus - mootorsõiduki ümberpaiskumine teel või teelt väljasõit, millega võib kaasneda kokkupõrge puu, seina, seisva sõiduki või mõne muu väljaspool teed asuva objektiga (s.h. mootorsõiduki otsasõit teel olevale takistusele: liikluskorraldusvahendile, tee äärekivile, kruusahunnikule teel või mõnele muule teel olevale objektile). Siia hulka ei loeta mootorsõiduki otsasõite loomadele ega seisvatele sõidukitele, samuti jalgrataste ja mopeedide ümberpaiskumisi ega teelt väljasõite.

Muu liiklusõnnetus - mootorsõidukiga seotud muu eelpool märkimata liiklusõnnetus. Siia hulka loetakse mootorsõidukite kokkupõrked rööbassõidukitega ja hobuveokitega, samuti mootorsõidukite kokkupõrked ühe mootorsõiduki tagurdamise tulemusel. Enamlevinud on juhtumid, kus sõiduki äkkpidurduse tulemusel saab kannatada sõidukis viibinud inimene või kus jalakäijale sõidab otsa jalgrattur või mopeedijuht, samuti jalgratta ja mopeedi omavaheline kokkupõrge.

1.4.Surmaga lõppenud liiklusõnnetuse mõiste ja selle põhjustamise eest ettenähtud vastutus

Surmaga lõppenud liiklusõnnetuseks loetakse taoline liiklusõnnetus, milles saadud vigastuse tagajärjel hukkus vähemalt üks inimene. Kehtiva seadusandluse järgi loetakse liikluses hukkunuks inimest, kes suri liiklusõnnetuses saadud vigastuse tagajärjel liiklusõnnetuse sündmuskohal või 30 päeva jooksul pärast liiklusõnnetust.¹⁸ Liiklusõnnetustes hukkunud moodustavad erinevad grupid liikluses omava rolli järgi ning nendeks on sõidu- ja veoauto juhid, jalakäijad, jalgratturid, mopeedijuhid, mootorratturid, sõitjad rattal ja sõitjad sõiduautos. Et kaitsta nn „kergliiklejaid“ suurema ohu allika eest, milleks on ilmtingimata sõiduauto või muu teel liiklemiseks ettenähtud vahend, mis liigub mootori või muul jõul, Karistusseadustikus¹⁹ on sätestatud vastutus selliste liiklussüütegude eest, mille tagajärjel on põhjustatud ühe või enama inimese surm. Nende süütegudega kaitsvaks õigushüveks on lisaks liiklusele ja liiklusohutusele ka inimese elu ja tervis. Seetõttu need liiklusõnnetused, mille toimumise tagajärjel saabub liikluses osaleja surm, on karistatavad kriminaalkorras. Karistusseadustikus liiklussüütegudele on pühendatud 23.peatükk. §§-id 422 ja 423 käsitlevad

¹⁸ Liiklusõnnetusest teatamise, asjaolude väljaselgitamise, vormistamise, registreerimise ja arvestuse kord, Vabariigi Valitsuse määrus, RT 2001, 19, 104, vastu võetud 20.02.2011 nr 68 [<https://www.riigiteataja.ee/akt/129122011176>] (19.03.2013)

¹⁹ Karistusseadustik, RT I 2001, 61, 364, vastu võetud 06.06.2001 [<https://www.riigiteataja.ee/akt/117042013008>] (10.01.2013)

sõidukijuhi vastutust sõiduki juhtimisel ja inimesele kas raske tervisekahjustuse tekitamisel või surma põhjustamisel.

Karistusseadustik §422 (Sõidukijuhi poolt liiklusnõuete ja sõiduki käitlusnõuete rikkumine) sätestab, et mootor-, õhu- või veesõiduki või trammi või raudteeveeremi juhi poolt liiklus- või käitlusnõuete rikkumise eest, kui sellega on ettevaatamatusest tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm, – karistatakse kuni viieaastase vangistusega. Sama teo eest, kui sellega on põhjustatud kahe või enama inimese surm, – karistatakse kolme- kuni kaheteistaastase vangistusega.

Karistusseadustik §423 (Sõidukijuhi poolt liiklusnõuete ja sõiduki käitlusnõuete rikkumine ettevaatamatusest) sätestab, et mootor-, õhu- või veesõiduki või trammi või raudteeveeremi juhi poolt liiklus- või käitlusnõuete rikkumise eest ettevaatamatusest, kui sellega on tekitatud inimesele raske tervisekahjustus või põhjustatud inimese surm, – karistatakse rahalise karistuse või kuni kolmeaastase vangistusega. Sama teo eest, kui sellega on põhjustatud kahe või enama inimese surm, – karistatakse ühe- kuni viieaastase vangistusega.

Seega, on selgelt näha, et liiklusnõuete rikkumisele järgnev vastutuse määr on otseses seoses sõidukijuhi toimepandud süüteo koosseisu subjektiivsetest tunnustest (liiklusnõuete rikkumine tahtlikult või ettevaatamatusest) ja objektiivsetest tunnustest (ehk saabunud tagajärjest): kui on surma saanud kaks või enam inimest, siis ka kohaldatav karistus ei näe enam ette võimalust piirduda rahalise karistusega ning võimaliku mõistetud maksimaalse vangistuse tähtaeg on oluliselt pikem.

2. EESTIS REGISTREERITUD LIIKLUSÕNNETUSTE, SURMAGA LÕPPENUD LIIKLUSÕNNETUSTE JA HUKKUNUTE ANALÜÜS

2.1. Eestis registreeritud liiklusõnnetuste ja hukkunute arvu dünaamika aastatel 1991-2012.²⁰

Eesti esimene surmaga lõppenud autoõnnetus juhtus 1908. aastal Tallinnas Jaani kiriku lähisel, mil kohalik kivitööstur ei tulnud auto juhtimisega toime ja sõitis otsa 75-aastasele mehele.²¹

Oma töös vaatleb autor Eesti taasiseseisvumisest alates 1991. aastal kuni 2012. aastani Eesti teedel toimunud ja registreeritud liiklusõnnetuste ja neis hukkunute arvu. Valitud perioodi kohta on olemas usaldusväärsed andmed ning sellise pikema perioodi analüüs peaks võimaldama teha usaldusväärsemaid järeldusi tendentside kohta registreeritud liiklusõnnetuste ja hukkunute arvus. Statistilised andmed on võetud Eesti statistika andmebaasist²², kus on esitatud riiklik statistika, ehk andmed, mida Statistikaamet avaldab Vabariigi Valitsuse korraldusega kinnitatud riikliku statistika programmi alusel.

Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüsimisel ei saa jätta tähelepanuta registreeritud liiklusõnnetuste üldarvu, kuna selle järsk langus või tõus võib tingida ka vastavat tendentsi ohvrite arvus. Aastatel 1991 – 2012 Eesti teedel registreeritud liiklusõnnetuste dünaamikas 2006.aastani on täheldatud üldine liiklusõnnetuste toimumise kasvutendents: registreeritud liiklusõnnetuste arv järjepidevalt kasvas ning moodustas 2006.aastal 2585 surma. 2006.aasta oli Eesti jaoks majanduslikult edukas aasta, mil elanike keskmine sissetulek oli piisaval tasemel, et lubada endale peale esmavajaduse realiseerimist ka midagi muud.

2006.aasta võib lugeda murdepunktiks Eesti teede liiklusohutuses, sest peale seda Eestis registreeritud liiklusõnnetuste arv pidevalt ja suhteliselt järsult langes, moodustades 2012 aastal 1381 liiklusõnnetust. See on peaaegu kaks korda vähem, kui 2006.aastal registreeritud liiklusõnnetuste arv. (vt joonis 2) Küll 2011.aastal toimus liiklusõnnetuste arvu suurenemine,

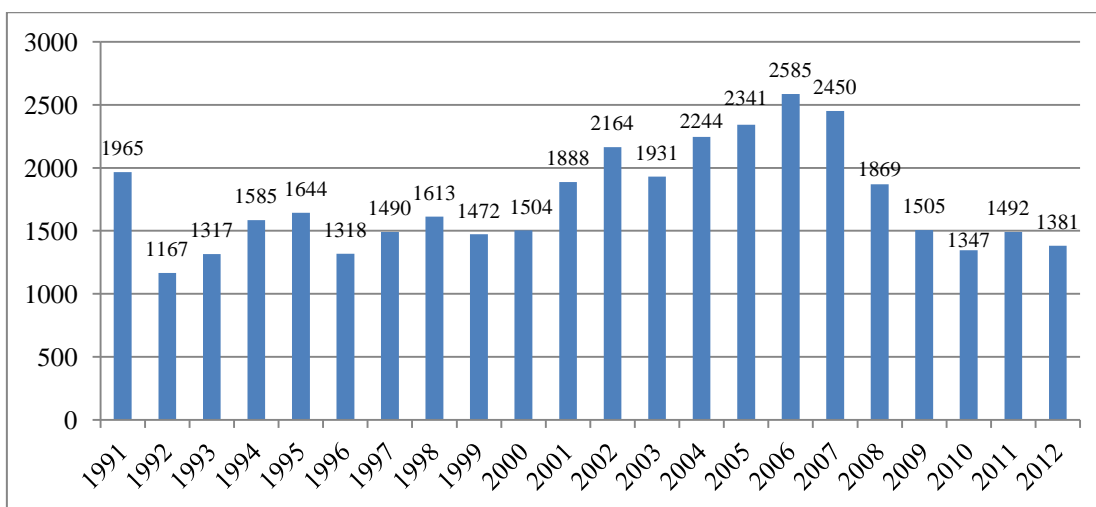
²⁰ Statistika andmebaas, „Majandus - Transport“ [<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22Transport/02Liiklusennetused/02Liiklusennetused.asp>] (15.01.2013)

²¹ Maanteeamet, „Täna möödub 115 aastat esimesest surmaga lõppenud autoõnnetusest“ [<http://www.mnt.ee/?id=14990>] (25.03.2013)

²² Statistika andmebaas, „Majandus - Transport“ [<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22Transport/02Liiklusennetused/02Liiklusennetused.asp>] (15.01.2013)

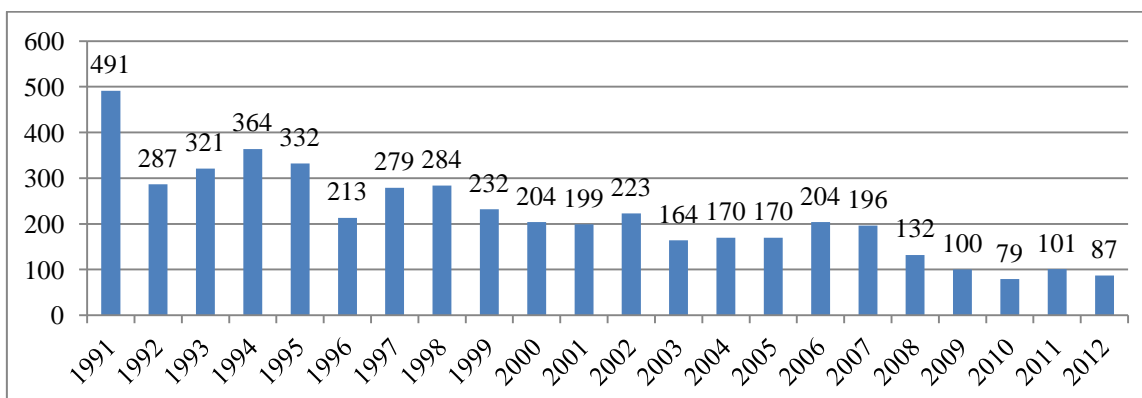
kuid see kõige tõenäoliselt oli tingitud 2008. aasta keskel alanud majandusliku kriisist väljaastumisest 2011.aastal.

Joonis 2. Eestis registreeritud liiklusõnnetused aastatel 1991 – 2012



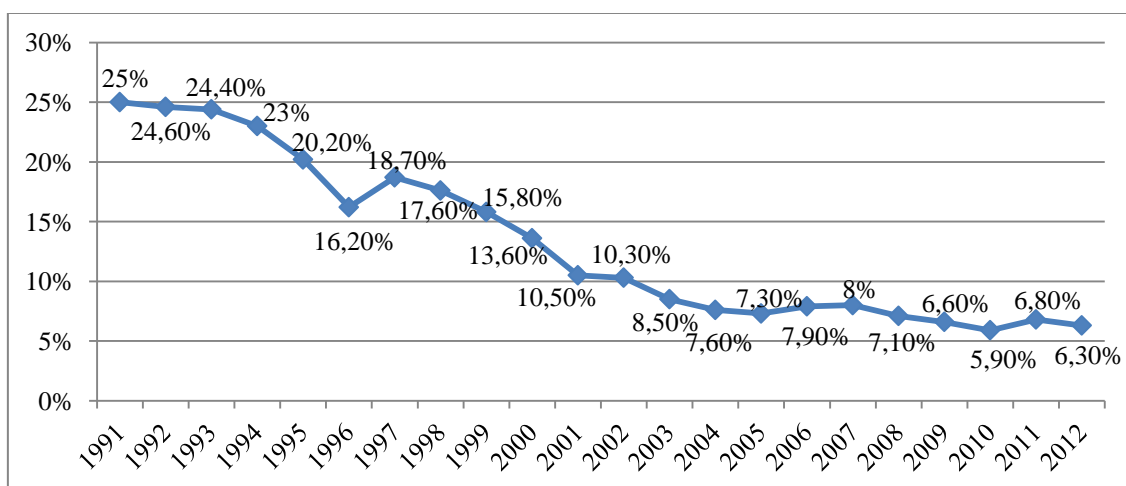
Liiklusõnnetustes hukkunute arvult oli ajavahemikul 1991-2012 registreeritud erakordselt palju surmajuhtumit just 1991. aastal (491 surma). Aastatel 1992 – 2002 kõikus antud näitaja vahemikus 213 – 364 surma. Hukkunute arv hakkas oluliselt ja järjepidevalt langema juba 2003 aastal RLOP-i heakskiitmisega. (vt joonis 3) Sellel aastal oli registreeritud 164 liiklusõnnetustes hukkunut. Hilisematel aastatel ületas liikluses saabunud surmade arv Eesti teedel 200 piiri vaid 2006.aastal, moodustades 204 surma. See on kindlasti tingitud sellest, et sellel aastal oli vaadeldava perioodi jooksul registreeritud maksimaalne liiklusõnnetuste arv (2585 liiklusõnnetust). (vt joonis 2). Ajavahemikul 2006 – 2012 aga on juba selgelt välja kujunemas liiklusõnnetustest toimunud surmade arvu vähenemistendents. Ka siin on erandiks 2011 aasta, mil hukkunute arv võrreldes eelmise ehk 2010.aastaga on natukene kasvanud. Aga nagu eespool oli öeldud, see on tingitud liiklusõnnetuste üldarvu kasvust 2008. aastal alanud majanduskriisist majanduse tervendamise tõttu.

Joonis 3. Eestis registreeritud liiklusõnnetustes hukkunute arv aastatel 1991 – 2012



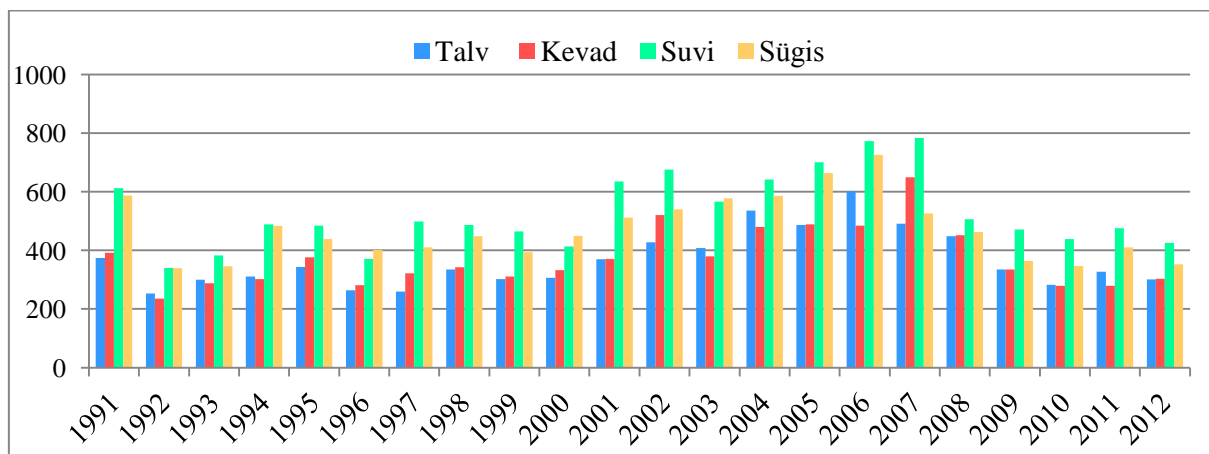
Surmaga lõppenud liiklusõnnetuse kohta parema pildi saamiseks vaatame hukkunute osakaalu registreeritud liiklusõnnetuste üldarvust. (vt joonis 4) Aastast 1991 on täheldatav üldine ja järjepidev surmade osakaalu langemistendents. Hukkunute arvu osakaal liiklusõnnetustest langes vaadeldava perioodi jooksul 25%-st 1991.aastal 6,3%-ni 2012 aastal. 2003.aastast on surmaga lõppenud liiklusõnnetuste osakaal langes alla 10% piiri. Aastatel 2006 ja 2007 on küll täheldatud väikene kasv surmaga lõppenud liiklusõnnetuste osakaalus, kuid ta ei olnud suur ega ületanud 8% (vt joonis 4). Viimaste aastate positiivne dünaamika hukkunute nii kvantitatiivses, kui ka protsentuaalses arvus võib olla põhjustatud sellest, et 2003.aastast rakendatud Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm on avaldanud oma mõju surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ärahoidmisele. (vt joonis 4)

Joonis 4. Hukkunute osakaal toimunud liiklusõnnetuste üldarvust aastatel 1991 – 2012



Aastaaegade ja liiklusõnnetuste vahelise seose väljaselgitamiseks vaateleme joonist 5. Tuginedes Statistika andmebaasi andmetele ilmneb, et arvuliselt kõige rohkem avariisid tehakse suve- ja sügiskuudel. (vt joonis 5, Lisa 2 tabel 1)

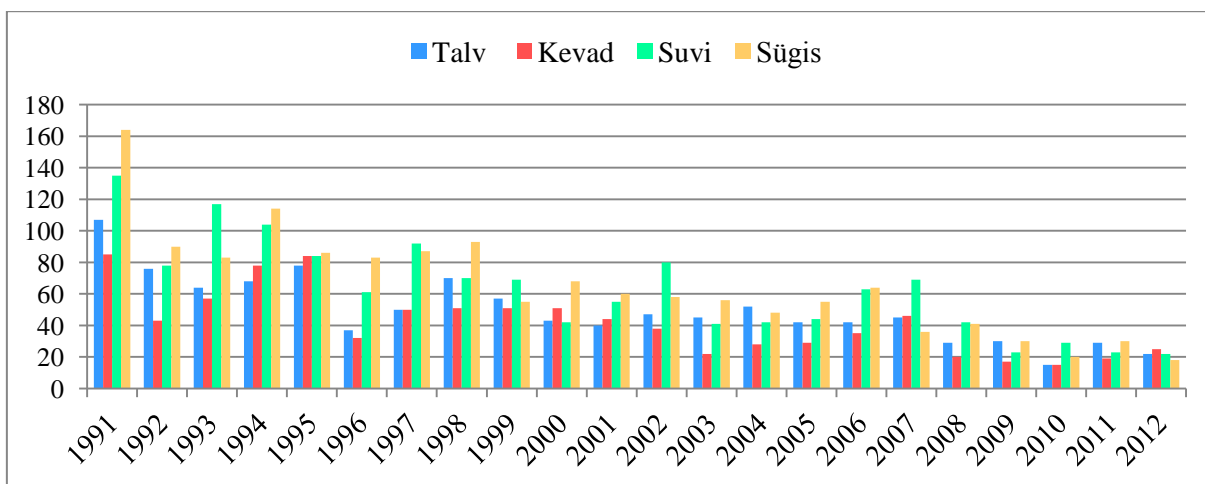
Joonis 5. Eestis 1991 – 2012 aastatel registreeritud liiklusõnnetused aastaaegade kaupa



Kõige tõenäoliselt see asjaolu on tingitud sellest, et suvisel ajal teedel liigub rohkem sõidukeid. Samuti ka keskmine sõidukiirus on oluliselt suurem, kui muudel aastaegadel, kuna esiteks, ilmastiku tingimused „soodustavad“ sõidukijuhtidele kihutamist, teiseks aga kehtestatakse „suvine kiiruserežiim“ teatud maanteedel lõikudel ning suurem lubatud sõidukiirus tõstetakse 20 km/h võrra. Lisaks sellele, on suvisel ajal tänavatel rohkem nn „tundlikke“ liikluses osalejaid, nagu jalakäijad, rulluisutajad, jalgratturid, mopeedijuhid, mootorratturid ja teisi, kes tänu „heledatele öödele“ ja soojadele ilmadele osalevad liikluses kauemat aega, mistõttu liiklusõnnetuse esinemise oht suureneb. Kolmandaks, ei tohi unustada, et suvi on koolivaheaeg kooliealiste jaoks ning puhkuse aeg suurema osa täisealiste jaoks.

Analüüsides surmaga lõppenud liiklusõnnetuste statistikat aastaegade lõikes, ilmneb ka siin, et sügis ja suvi on ohtlikumad kui kevad ja talv. (vt joonis 5; Lisa 2 tabel 1) Vaadeldaval perioodil sai arvuliselt kõige rohkem inimesi surma just sügis- (esikohal) ja suvekuudel (teisel kohal) toimunud liiklusõnnetustes. Ajavahemikul 2003 – 2012 aga surmaga lõppenud liiklusõnnetuste üldarvu vähenemisega vahe suvisel ja sügisel ajal ning talvisel ja kevadisel ajal toimepandud liiklusõnnetustes hukkunute arvus väheneb ning erinevatel aastaegadel registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv ühtlustub.

Joonis 6. Eestis 1991 – 2012 aastatel registreeritud liiklusõnnetustes hukkunute arv aastaegade kaupa

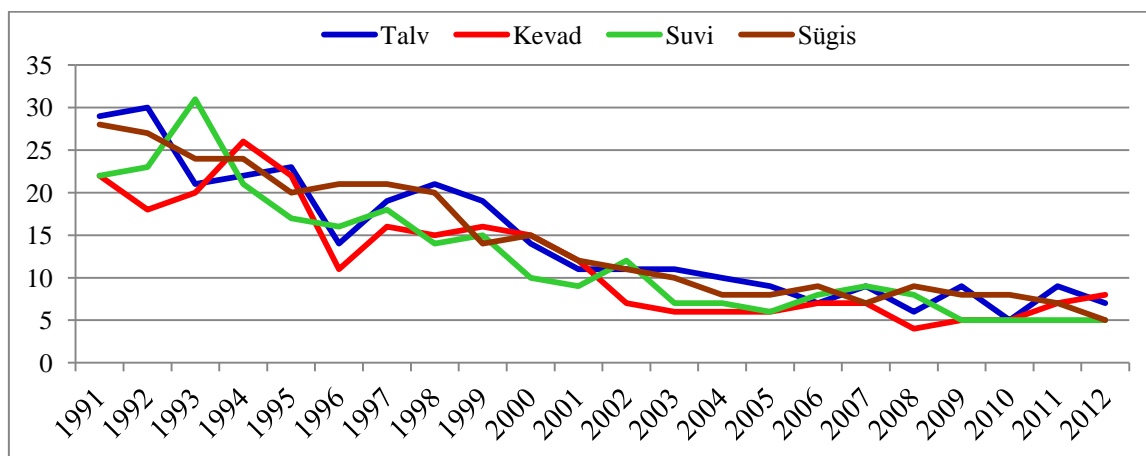


Surmade arvu suur kvantitatiivne näitaja vaadeldava perioodi alguses, ehk 1990-ndate alguses võib olla tingitud sellest, et suve- ja sügiskuudel sooritatakse ka rohkem liiklusõnnetusi üldse.

Aastaegade tegeliku ohtlikkuse hindamiseks tuleb analüüsida, mis aastaajal surma saabumine liiklusõnnetuses on rohkem või vähem tõenäoline lähtudes olemasolevast statistikast. Kui vaadata, millisel aastaajal toimunud liiklusõnnetused tõid kaasa raskema

tagajärje, ehk lõppesid liikluses osaleja surmaga, siis kõige ohtlikumaks aastaajaks kujuneb siiski talv. Just talvel on hukkunute arv samal perioodil toimepandud ja registreeritud liiklusõnnetustest on kõige suurem. (vt joonis 7, Lisa 2 tabel 2)

Joonis 7. 1991 – 2012 aastatel registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste esinemise osakaal samal aastaajal registreeritud liiklusõnnetuste üldarvust aastaegade lõikes



Üldkokkuvõttes võib öelda, et alates 2006-ndast aastast on Eesti liiklusõnnetuste dünaamikas täheldatud nii liiklusõnnetuste, kui ka hukkunute arvu vähenemine. Liiklusõnnetuste ja neis hukkunute üldarvule avaldas vaadeldava perioodi lõpus mõju 2008.aastal alanud majanduslik kriis, mistõttu sõidukite kasutamine 2008 – 2010 aastatel vähenes, vähenedes selle läbi ka liiklusõnnetuste ja avariides surma saanud inimeste üldarvu. 2011.aastal majanduse tervendamise ja liikluse taasintensiivistumisega kasvas eelmiste kahe aastaga võrreldes nii liiklusõnnetuste, kui ka nendes hukkunute arv.

Kogu vaadeldava perioodi vältel on täheldatud hukkunute osakaalu olulist vähenemist toimunud liiklusõnnetustest (vt joonis 4) ning langemist 25%-st 1991.aastal 6,3%-ni 2012. Kuigi kõige rohkem liiklusõnnetusi pannakse toime suve- ja sügiskuudel, talv osutub kõige ohtlikumaks aastaajaks, millal toimepandud liiklusõnnetuste üldarvust lõpeb neist surmaga suurem osa, kui seda teistel aastaegadel.

2.2. Eestis registreeritud liiklusõnnetused liikide lõikes 2008-2012

Efektiivse liiklusohutusalase programmi kujundamisel on olulise tähtsusega küsimus, millist liiki liiklusõnnetused lõpevad surmaga. Need andmeid teades saab liiklusohutusalaseid tegevusi kavandada just nende liiklusõnnetuse liikide ennetamisele. Registreeritud ja usaldusväärne liiklusõnnetuste statistika liikide lõikes on kättesaadav maanteeamet

internetileheküljel erinevate aastate liiklusõnnetuste statistika all.²³ Kuna varasemad andmed liiklusõnnetuste erinevate liikide kohta puuduvad, siis jääb antud alapeatükis vaadeldavaks perioodiks liiklusõnnetuste liikide lõikes analüüsi tegemisel aastate vahemik 2008 – 2012.

Liiklusõnnetuste liikide järgi juhtuvad kõige sagedamini kokkupõrked liikuvate mootorsõidukite vahel, kokkupõrked jalakäijatega ja ühesõidukiõnnetused. Need liiklusõnnetuste liigid moodustavad ligikaudu 80% toimunud liiklusõnnetuste üldarvust. (vt tabel 1)

Tabel 1. 2008 – 2012. aastatel registreeritud liiklusõnnetused liikide lõikes

	2008		2009		2010		2011		2012	
	Arv	%	Arv	%	Arv	%	Arv	%	Arv	%
Liiklusõnnetused kokku	1869	100	1505	100	1347	100	1492	100	1381	100
Kokkupõrge liikuvate mootorsõidukite vahel	531	28,4	435	28,9	424	31,5	407	27,3	389	28,2
Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga	439	23,5	341	22,7	341	25,3	401	26,9	378	27,4
Ühesõidukiõnnetus	533	28,5	405	26,9	286	21,2	346	23,2	318	23,0
Muud liiki liiklusõnnetused	366	19,6	324	21,5	296	22	338	22,6	296	21,4

Analoogne tendents on ka surmaga lõppenud liiklusõnnetuses. Kõige rohkem surmasid on registreeritud järgmiste liiklusõnnetuste tagajärgedena: kokkupõrked liikuvate mootorsõidukite vahel, kokkupõrked jalakäijatega ja ühesõidukiõnnetused. (vt tabel 2)

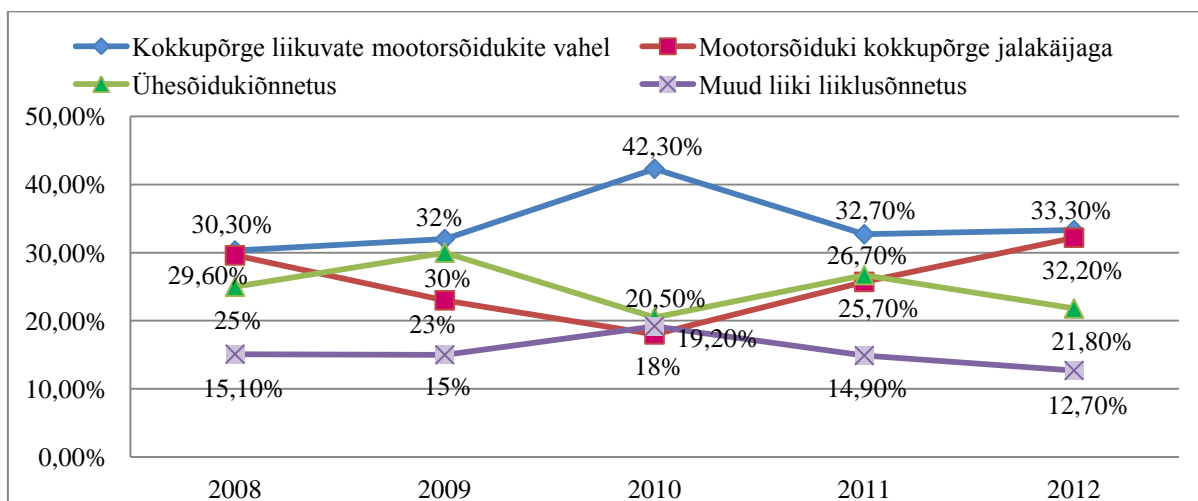
Tabel 2. Aastatel 2008 – 2012 registreeritud hukkunute arv liiklusõnnetuste liikide lõikes

	2008		2009		2010		2011		2012	
	Arv	%	Arv	%	Arv	%	Arv	%	Arv	%
Liiklusõnnetused kokku	132	100	100	100	78	100	101	100	870	100
Kokkupõrge liikuvate mootorsõidukite vahel	40	30,3	32	32,0	33	42,3	33	32,7	29	33,3
Mootorsõiduki kokkupõrge jalakäijaga	39	29,6	23	23,0	14	18,0	26	25,7	28	32,2
Ühesõidukiõnnetus	33	25,0	30	30,0	16	20,5	27	26,7	19	21,8
Muud liiki liiklusõnnetused	20	15,1	15	15,000	15	19,2	15	14,9	11	12,7

²³ Maanteeamet, „Statistika. Liiklusõnnetused.“ [http://www.mnt.ee/index.php?id=10798] (20.01.2013)

Liiklusõnnetuste valdavat osa moodustavad kokkupõrked liikuvate mootorsõidukite vahel, kokkupõrked jalakäijatega ja ühesõidukiõnnetused. (vt joonis 8) Neile liiklusõnnetustele tuleb ligikaudu 85% liiklusõnnetuste surmadest.

Joonis 8. Aastatel 2008 – 2012 registreeritud hukkunute osakaal erinevatest surmaga lõppenud liiklusõnnetuste liikidest



Sellest järelduvalt peab liiklusohutuspoliitika kujundamisel pidama silmas just need 3 kõige ohtlikuma liiklusõnnetuse liiki ja preventiivsete meetmete rakendamisel arvestama neid liiklusõnnetusi soodustavate tegurite ilmnemise vähendamist.

2.3.Eestis ajavahemikul 2004 – 2012 registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüs: arv, surma saabumise ajaline raamistik, toimumise teelik ja joove olemasolu

Töö põhieesmärgiks on analüüsida surmaga lõppenuid liiklusõnnetusi. Selleks on vajalik üksikasjalikumad andmed nii liiklusõnnetuste, kui ka hukkunute kohta. Seetõttu järgmiselt esitatud analüüs on tehtud põhinedes Politsei- ja Piirivalveameti andmetele ajavahemikul 2004 – 2012 registreeritud liiklusõnnetuste kohta. Kuna RLOP-i strateegilise eesmärgi – visioon 100 – saavutamise perioodi algusesk oli just 2004. aasta, siis liiklusõnnetuste ja selles langenud ohvrite analüüsimine sellest aastast alates on igati põhjendatud. Seetõttu järgmiselt analüüsitud andmete vaadeldavaks perioodiks jääb ajavahemik 2004 – 2012. See on 9-aastane ajaperiood, mille kestvus võimaldab teha järeldusi tendentside ja trendide kohta, kui need on juba välja kujunemas.

Töö autoril tekkis eelkõige huvi selle vastu, mitu tegelikult surmaga lõppenud liiklusõnnetust vaadeldaval perioodil toimus, sest hukkunute arv ei kajasta tegelikku surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvu. Hukkunute arv on registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvust suurem: ühes liiklusõnnetuses võib hukkuda rohkem kui üks inimene.

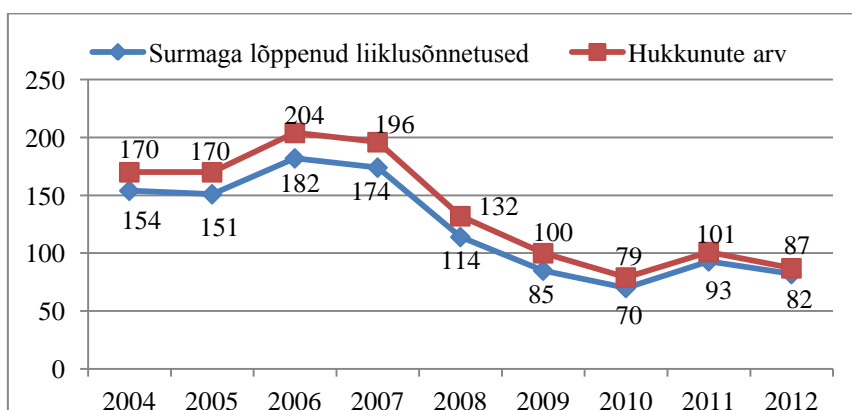
Surmaga lõppenud liiklusõnnetuse tegeliku arvu saamiseks tuleb vaadata ühe ja mitu surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvu. Andmeid analüüsides, selgub, et suurem osa surmaga lõppenud liiklusõnnetustest lõpeb ühe isiku surmaga. Kuid vaadeldava perioodi jooksul on registreeritud ka kahe, kolme ja nelja isiku surmaga lõppenud liiklusõnnetused. (vt tabel 3)

Tabel 3. 2004 – 2012.aastatel registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetused hukkunute arvu järgi

Liiklusõnnetus	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Kokku
...nelja hukkunuga	0	1	0	1	1	2	0	0	0	5
... kolme hukkunuga	3	3	4	4	1	0	2	2	1	20
... kahe hukkunuga	10	10	14	11	13	9	5	4	3	79
... ühe hukkunuga	141	137	164	158	74	74	63	87	78	976
Kokku	154	151	182	174	114	85	70	93	82	1105

Kuna mitmesurmaga liiklusõnnetusi ei ole vaadeldava perioodi jooksul Eestis palju registreeritud, siis tegelik surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv on natukene väiksem, kui liiklusõnnetustes hukkunute arv. Mitmesurmaga lõppenud liiklusõnnetuste väikse arvu tõttu sarnanevad aastate jooksul hukkunute arvu ja aastate jooksul registreeritud surmaga/mitmesurmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvu dünaamilised pildid – mõlemate puhul on täheldatav vähenemistendents. (vt joonis 9) Joonise pealt aga torkab silma positiivne tendents: surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvud lähenevad ühe rohkem hukkunute arvule. See tähendab, et mitmesurmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv pidevalt langeb.

Joonis 9. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ja hukkunute arv



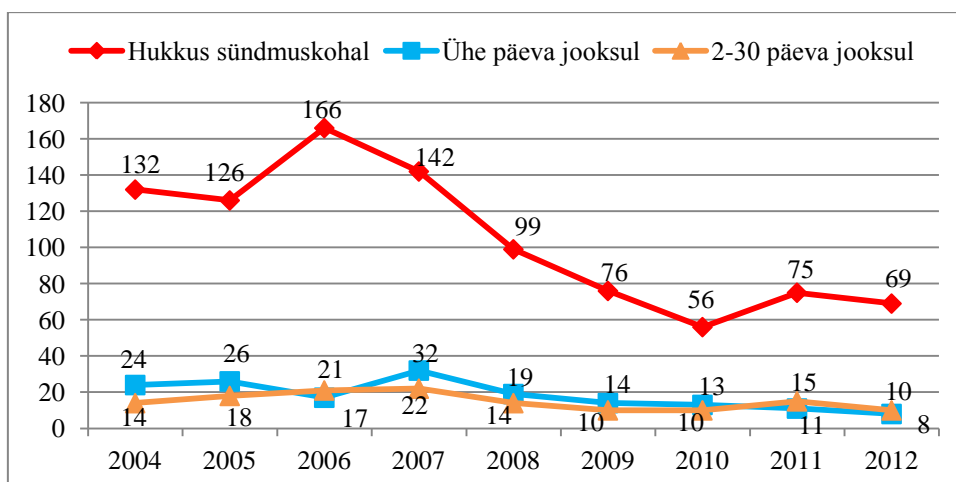
Vaadeldava perioodi jooksul registreeritud kolme ja nelja surmaga lõppenud liiklusõnnetuste üldarv on väga väike: 2004 – 2012. aastate jooksul registreeritud liiklusõnnetuste üldarv moodustas 1105 liiklusõnnetust, neist 79 oli kahesurmaga liiklusõnnetused, 20 – kolme surmaga liiklusõnnetused ja 5 – nelja surmaga liiklusõnnetused. (vt tabel 3) Kuigi taolised arvud ei ole piisavad selleks, et teha mingisuguseid järeldusi, siiski autor pidas vajalikuks kajastada antud töös üldjoontes informatsiooni mitmesurmaga lõppenud liiklusõnnetuste põhiliste näitajate kohta.

Nelja surmaga lõppenud liiklusõnnetusi oli registreeritud vaadeldava perioodi jooksul 5, surma sai 20 inimest. Kõik need juhtumid olid sõidukitega, milles oli peale juhi 3 kaassõitjat. Kahe liiklusõnnetuse puhul tegemist oli joobes juhi ja joobes seltskonnaga (ehk 40% taolistest juhtumitest); üks juhtum oli joobes seltskonnaga, kuid kaine autojuhiga. Ajaliselt toimus 3 viiest liiklusõnnetusest talvisel ajal, üks – kevadel ja üks suvel. Liiklusõnnetuste liikide järgi oli neist 4 ühesõidukiõnnetused (kokkupõrge teevälise takistusega - 3, sõiduki teelt väljasõit – 1) ning 1 kokkupõrge liikuvate mootorsõidukite vahel (konkreetsemalt – kokkupõrge vastutuleva sõidukiga). Ebaõigesti valitud sõidukiirus oli põhjuseks ära toodud kolmes juhtumis viiest. 20-st hukkunust kõik kannatanud kas hukkusid sündmuskohal või ühe päeva jooksul peale liiklusõnnetuse toimumist.

Kui analüüsida 2004 – 2012 aastal toimunud kolme surmaga liiklusõnnetusi, siis neid oli vaadeldava perioodi jooksul 20, seega hukkunute arv moodustas 60. Tegemist oli sõiduautojuhi ja 2 sõitjatega liiklusõnnetustega, kusjuures 5 juhtumil, ehk 20% taolistest liiklusõnnetustest, tegemist oli joobes autojuhiga. Ajaliselt juhtusid need liiklusõnnetused peaaegu võrdselt talvel, suvel ja kevadel, moodustades vastavalt 7, 7 ja 6 liiklusõnnetust. Liiklusõnnetuste liikide järgi oli neist 15 kokkupõrget liikuvate mootorsõidukite vahel (vastutuleva sõidukiga - 12, sõidukiga küljelt - 3), ehk siis 75% ning 5 ühesõidukiõnnetust (teelt väljasõiduga oli tegemist 4 korral, kokkupõrge teevälise takistusega- ühel korral), ehk 25%. 60-st hukkunust 55 suri sündmuskohal või üks päev peale liiklusõnnetuse toimumist.

Surma saabumise aja järgi surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüsimisel selgub, et valdavat osa inimkannatanute surmadest moodustab sündmuskohal või ühe päeva jooksul peale liiklusõnnetuse toimumist saanud surm. (vt joonis 10)

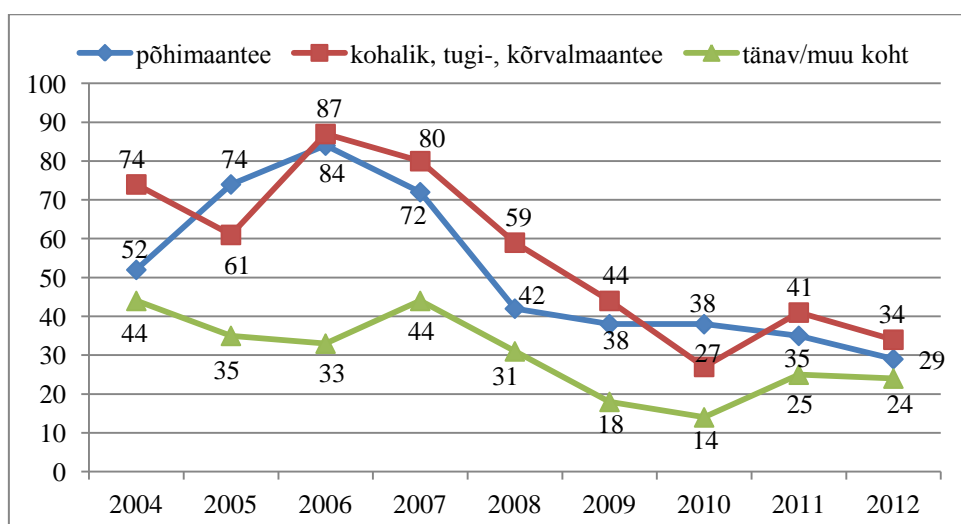
Joonis 10. Hukkunute arv liiklusõnnetuse surma saabumise järgi



Protsentuaalselt moodustavad sündmuskohal hukkunud kogu vaadeldava perioodi vältel ligikaudu 75-80% surmadest ja 10-15% surmadest saabub liiklusõnnetuse toimumisest ühe päeva jooksul.

Edasi analüüsime surmaga lõppenud liiklusõnnetused liiklusõnnetuse toimumise teeliigi järgi. Töö autor eristas kolm teeliigi: põhimaantee (ehk magistraaltee, mis ühendab teiste suurte linnadega, neid omavahel ja tähtsate sadamate, raudteesõlmede ja piiripunktidega), kohalik, tugi- ja kõrvalmaantee ning tänav ja muud kohad. Ilmneb, et arvuliselt oli vaadeldava perioodi alguses kõige suurem hukkunute arv neis liiklusõnnetustes, mis toimusid kas põhi- või muudel maanteedel, kus on teistest tänavatest suurem nii liiklustihedus, kui ka teatud teelõikudel suurim lubatud sõidukiirus. Kuid juba vaadeldava perioodi lõpus põhimaanteedel, teistel maanteedel ja muudes kohtades juhtunud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv ühtlustub. (vt joonis 11)

Joonis 11. Hukkunute arv liiklusõnnetuse toimumise teeliigi järgi



Erinevatel maanteedel surmaga lõppenud liiklusõnnetuste vähenemistendents on kõige tõenäoliselt tingitud maanteedele automaatse kiirusekontrolli kui ühe RLOP-i surmaga lõppenud liiklusõnnetuste vähenemisele suunatud meetme kasutuselevõttust.

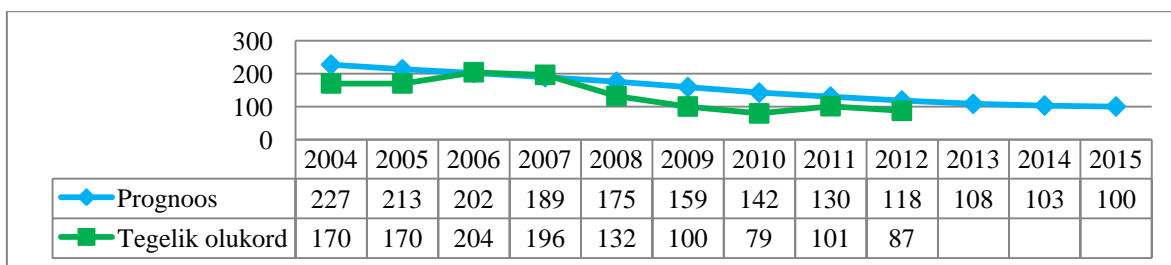
Kui vaadata erinevatel teeliikidel toimunud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste osakaalu surmaga lõppenud liiklusõnnetuste üldarvust, siis ka siin on enam-vähem sama olukord: vaadeldava perioodi jooksul suurem osa surmaga lõppenutest liiklusõnnetustest oli põhjustatud kas põhimaanteel või tugi- ja kõrvalmaanteel. Kuid vaadeldava perioodi kahe viimase aastate andmete järgi ei ole enam selliste tendents nii selgesti eristatav: erinevatel teeliikidel sooritatakse enam-vähem sama palju surmaga lõppenud avariisid.

2.4.Eestis registreeritud liiklusõnnetustes hukkunud aastatel 2004 – 2012

2.4.1.Üldandmed: sooline kuluvus, vanus, joove olemasolu, rollid liikluses

Nagu eespool oli juba järeldatud, toimub vaadeldaval perioodil liiklusõnnetustes hukkunute arvu üldine vähenemine, kuigi viimastel kolmel aastal on toimunud väikene kasv. Samas on õnnestunud saavutada niivõrd häid tulemusi hukkunute arvu vähenemises, et 2015.aastaks seatud liiklusohutusalane eesmärk – visioon 100 – sai täidetud juba 2009.aastal. (vt joonis 12)

Joonis 12. Eesti RLOP-i aastateks 2003-2015 täitumine



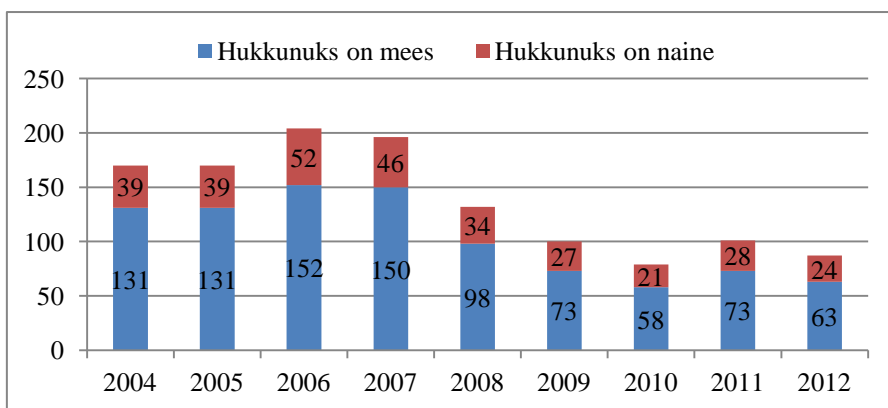
Seetõttu 09.02.2012.aastal Vabariigi Valitsuse korraldusega nr 66 sai heaks kiidetud Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi täiendatud terviktekst, mille kohaselt seab Euroopa Liidu uus liiklusohutusprogramm aastateks 2010-2020 Eestile üsna ambitsioonika eesmärgi: Eestis ei tohiks 2020.aastal liikluses hukkuda enam kui 39 inimest. Seetõttu korrigeeris Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammi ning 2015. aastal ei tohiks Eestis liiklusõnnetustes hukkuda enam kui 75 inimest.²⁴

²⁴ Vabariigi Valitsus, „Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003-2015 täiendatud terviktekst“ (Vabariigi Valitsuse korraldus nr 66, 09.02.2012), [<http://www.valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/RLOP%20t%C3%A4iendatud%20terviktekst.pdf>] (15.03.2013) lk 10-11

2012.aastal hukkus liiklusõnnetustes 87 inimest. Kuna uus püstitatud eesmärk – mitte rohkem kui 75 surma 2015. aastaks ja maksimaalselt 39 surma 2020. aastaks - ei ole veel saavutatud, siis hukkunute soolist kuuluvust, vanust, tervises seisundi ja liikluses omava rolli analüüsimine võib aidata kujundada riskirühmale suunatud efektiivsemaid meetmeid liiklusohutusalase taseme tõstmiseks.

Hukkunute soolist kuuluvust analüüsidest selgub, et suurem osa hukkunutest on meessoost kannatanud. (vt joonis 13)

Joonis 13. Hukkunute arv soolise kuuluvuse järgi

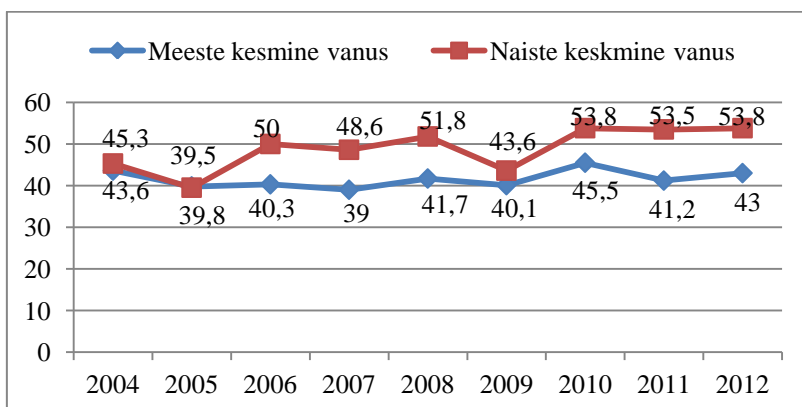


Vaadeldava perioodi jooksul muutuvad liiklusõnnetuse tagajärjena saabunud meeste ja naiste surmade arvud võrdselt: meeshukkunute arvu suurenemisel suureneb ka naishukkunute arv.

Protsentuaalselt surmaga lõppenud liiklusõnnetustes ligikaudu $\frac{3}{4}$ surmadest langevad meestele, $\frac{1}{4}$ - naistele. Vaadeldaval perioodil on täheldatud hukkunute seast kuigi väikest, aga järjepidevat naiste surmade osakaalu suurenemist 23%-st 2004.aastal 28%-ni 2012.aastal.

Liiklusõnnetustes hukkunute keskmist vanust analüüsidest, selgub, et hukkunud naiste keskmine igas on oluliselt suurem, kui meeste oma. (vt joonis 14)

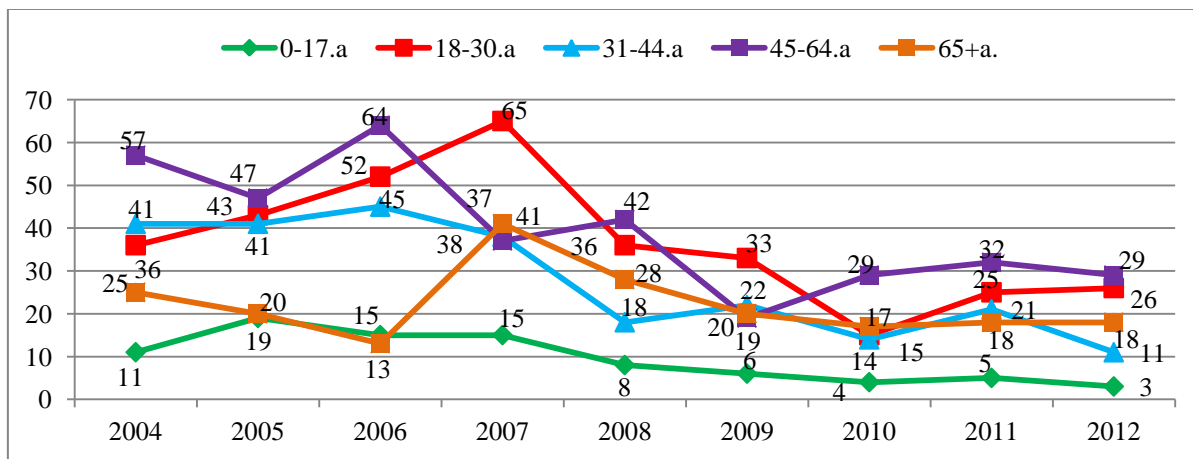
Joonis 14. Mees- ja naishukkunute keskmine igas



Liiklusõnnetustes hukkunud naiste keskmine iga on viimaste aastate jooksul veelgi kasvanud ning moodustas 2012 aastal 53,8 eluaastat. Liiklusõnnetustes hukkunute meeste iga aga kõigub kogu vaadeldava perioodi jooksul 40-45 eluaastate vahel; 2012 aastal oli meeste keskmine iga 43 aastat.

Vanuse järgi hukkunute suurema riskiga rühma eristamiseks otsustas lõputöö autor jagada hukkunud vanuse järgi viide gruppi: vanus kuni 17. aastat, 18-30 aastat, 31-44 aastat, 45-64 aastat ja 65 ja vanem. Saadud statistika analüüsimisel selgus, et kõige väiksem osa hukkunutest langeb kuni 17.aastastele noorukitele. Alaealiste väike osakaal liiklusõnnetustes surnute seas kogu vaadeldava perioodi jooksul, ning seda veel üldise vähenemistendentsiga, on igati positiivne. Samuti on väike ka üle 65-aastaste hukkunute arv. 2007.aastal toimus järsk vanurite surmade kasv, mis aga ei muutunud tendentsiks: kõige järgmiste aastate jooksul üle 65.aastaste hukkunute arv vähenes ning püsib suhteliselt madalal tasemel. Vanuses 31-44 ja 45-64 eluaastat olevate hukkunute arv on üldiselt langemas. Noorte (vanuses 18-30 eluaastat) liikluses osalejate surmade arv on vähenenud vaadeldava perioodi algusega võrreldes, kuid viimaste kolme aasta jooksul kasvanud. (vt joonis 15) Samas ka siin on täheldatud erinevate (v.a. 18-30 aastat) vanusegruppide vahel ühtlustamistendents.

Joonis 15. Hukkunud erinevate vanusegruppide järgi



Kui võtta riskirühmade hindamisel aluseks vaadeldava perioodi viimast 3 aastat, siis selgub, et liiklusõnnetuses hukkunuks langemise risk on kõige suurem vanuses 18 kuni 30 ja 45 kuni 64 eluaastat.

Varasemalt selgus, et surmaga lõppenud liiklusõnnetustest kõige sagedamini juhtuvad liigid on kokkupõrked liikuvate mootorsõidukite vahel, kokkupõrked jalakäijatega ja ühesõidukiõnnetus. (vt tabel 2). Sõidukijuht ja jalakäija on peamisteks hukkunute liigiks, neile järgneb sõitja sõidukis. Nagu tabelist 4 on näha, moodustavad protsentuaalselt hukkunud

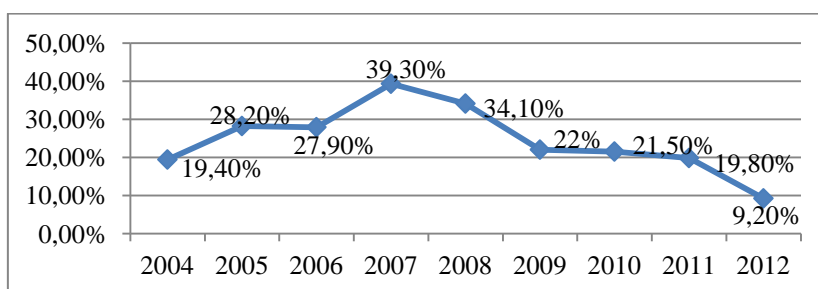
sõiduki juhid umbes 1/3 liiklusõnnetuses hukkunudest. Veel ligikaudu 1/3 hukkunudest langeb jalakäijatele. Hukkunate sõitjate osakaal on aga vaadeldava perioodi jooksul ligikaudu 1/4. (vt tabel 4)

Tabel 4. Liiklusõnnetuses hukkunate arv ja osatähtsus liiklusõnnetuste üldarvust

	Sõiduki juht		Sõitja		Jalakäija		Muu liikleja		Hukkunud kokku
2004	55	32%	35	21%	56	33%	16	14%	170
2005	62	36%	39	23%	47	28%	10	13%	170
2006	78	38%	39	19%	61	30%	8	13%	204
2007	76	39%	52	27%	36	18%	17	16%	196
2008	42	32%	30	23%	41	31%	9	14%	132
2009	37	37%	29	29%	24	24%	3	10%	100
2010	33	41%	16	20%	15	19%	6	20%	79
2011	35	35%	23	23%	26	26%	4	16%	101
2012	26	30%	20	23%	29	33%	5	14%	87

Hukkunate üldandmeid analüüsid, ei saa jätta tähelepanuta nende tervises seisundit, ehk alkoholi- või narkojoovet. Joove olemasolu järgi surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüsimisel selgub, et joobes hukkunate osakaal hukkunate üldarvust on alates 2007.aastast, mil ta moodustas peaaegu 40% hukkunudest, vähenemas. Kui 2007.aastal oli 39,3% hukkunudest joobeseisundis, siis 2012.aastal moodustas vastav näitaja 9,2%. Antud analüüsi raames hukkunate seas 2007.aastal tuvastatud joobes hukkunate suure osakaal hukkunate üldarvust oskab töö autor põhistada sellega, et 2007.aasta oli Eesti majanduslikult edukas. Seega vaadeldava perioodi viimaste aastate joobes hukkunate osakaalu vähenemist võib osaliselt selgitada ka 2008.aastal alanud majandusliku kriisiga; kuid selles valdkonnas vastuvõetud meetmete osatähtsust ei saa samuti alla hinnata. Kuigi 2012.aastal on õnnestunud saavutada vaadeldava perioodi jooksul kõige minimaalsemat näitaja, siiski leiab töö autor, et olukord, mil peaaegu iga kümnes liicluses osalenud hukkunu on joobes, ei ole vastuvõetav. (vt joonis 16)

Joonis 16. Joobes hukkunate osakaal hukkunate üldarvust



Valdav osa liiklusõnnetuses hukkunutest (ligikaudu 90%), kellel oli tuvastatud joove, on mehed. (vt tabel 5)

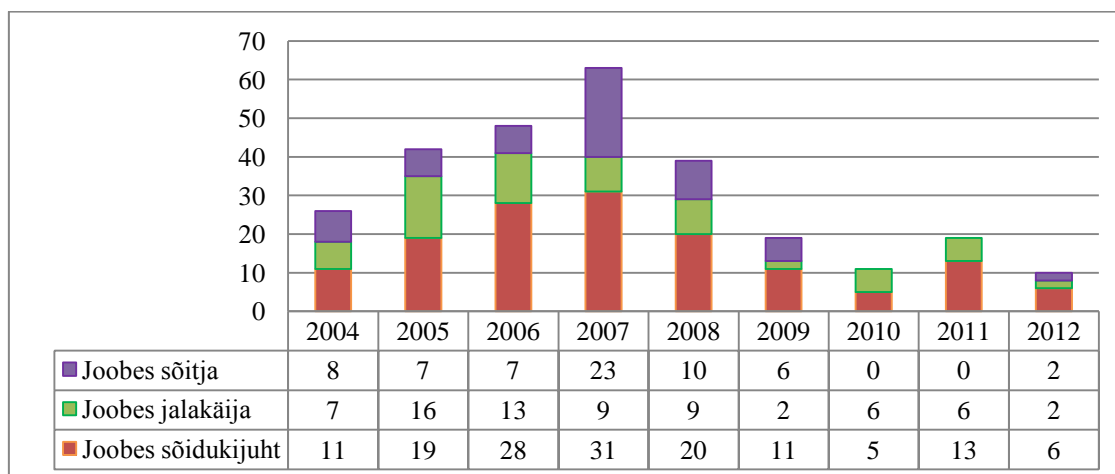
Tabel 5. Joobes hukkunute arv ja sooline kuuluvus

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Joobes hukkunud kokku	33	48	57	77	45	22	17	20	8
Joobes hukkunud mehed	30	43	54	70	40	20	17	17	7
Nende osakaal	90,90%	89,60%	94,70%	90,90%	88,90%	90,90%	100%	85%	87,50%
Joobes hukkunud naised	3	5	3	7	5	2	0	3	1
Nende osakaal	9,10%	10,40%	5,30%	9,10%	11,10%	9,10%	0%	15%	12,50%

Nagu tabelist on näha, see näitaja aastate jooksul eriti ei muutu. 2010. aastal joobes hukkunute seas ei olnud ühtegi naist. Samas aga antud juhul vaadeldav periood on liiga väike, et teha järeldusi tendentside kohta. (vt tabel 5). Küll aga kindel, et sõiduauto juhtimisel alkoholi ja narkootikumide tarvitamise vastased programmid seega peaksid olema suunatud just meestele.

Joobes hukkunute üldarvu moodustavad suuremas osas liiklusõnnetuses hukkunuks langenud joobes sõidukijuhid. (vt joonis 17) Joobes jalakäijate ja joobes sõitjate osatähtsus vaadeldava perioodi jooksul varieerub, mistõttu on raske teha mingeid järeldusi.

Joonis 17. Joobes hukkunud liikide lõikes

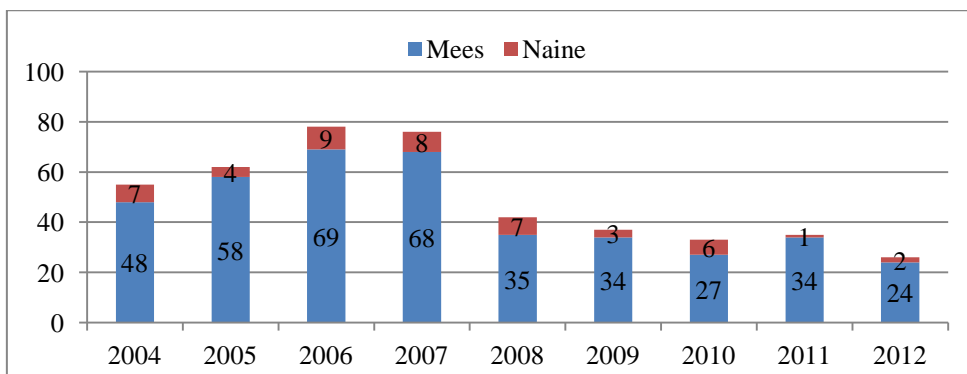


Järgmiselt peatume põhjalikumalt hukkunud sõidukijuhtidel, jalakäijatel ja sõiduki sõitjatel.

2.3.2. Sõidukijuhtidest hukkunud

Nagu eespool oli välja selgitatud, moodustavad sõidukijuhtidest hukkunud ligikaudu 1/3 liiklusõnnetuses hukkunutest (vt tabel 4). Andmed hukkunute sõidukijuhtide kohta on toodud lisas 3 tabelis 1. Vaadeldava perioodi jooksul on täheldatud sõidukijuhtidest hukkunute üldarvu kasv 2006.aastani, kui hukkunud sõidukijuhtide arv moodustas 78 inimest (vt joonis 18)

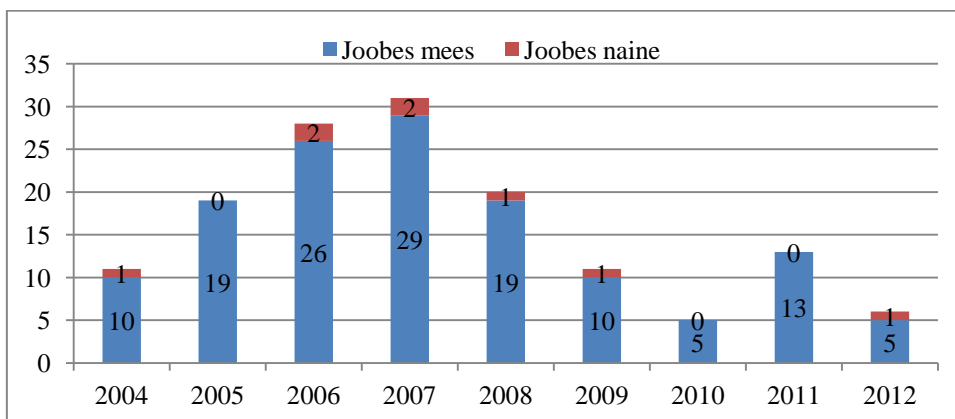
Joonis 18. Hukkunud sõidukijuhid soolise kuuluvuse järgi



2006.aasta osutas ka kõige liiklusõnnetuste rohkeks aastaks. Hilisematel aastatel aga on täheldatud hukkunud sõidukijuhtide arvulist langust 26 surmani 2012.aastal. Sama tendents ka meessoost sõidukijuhtide surmades, kes moodustavad suuremat osa (rohkem kui 80%) hukkunutest sõidukijuhtidest. Naissõidukijuhtide surmade arv on niigi olnud vaadeldava perioodi jooksul suhteliselt väike, viimase kahe aasta jooksul aga minimaalne (1 hukkunud naisjuht 2011.aastal ja 2 – 2012.aastal).

Joobes hukkunute sõidukijuhtide arvus samuti valdav osa on meessoost isikud. Hukkunud joobes naisjuhtide osakaal on niivõrd väike, moodustades vaadeldava perioodi jooksul 0-2 joobes naisjuhti, et ei mõjutagi üldist joobes hukkunute sõidukijuhtide pilti

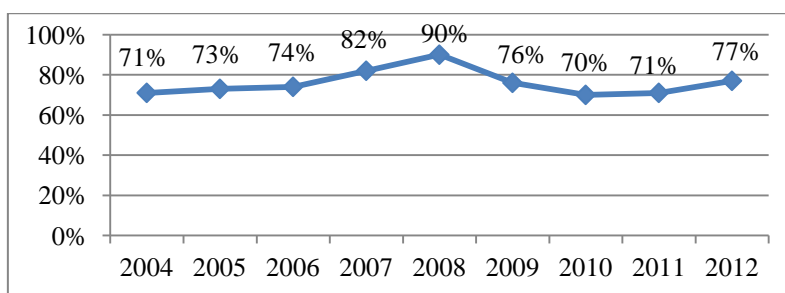
Joonis 19. Hukkunud joobes sõidukijuhid soolise kuuluvuse järgi



Hukkunud joobes sõidukijuhtide osakaal varieerus vaadeldava perioodi erinevate aastate jooksul 15% ja 48% vahel (vt joonis 17). Kui vaadeldava perioodi alguses (2004 – 2008) on täheldatud surmaga lõppenud liiklusõnnetustes hukkunud joobes sõidukijuhtide osakaalu kasv, siis peale 2007.aastat on see näit langemas. 2012.aastal moodustasid hukkunud joobes sõidukijuhid 23% hukkunutest sõidukijuhtidest.

Hukkunud sõidukijuhtide liiklusõnnetuse põhjustamises süüdivuse analüüsimisel ilmneb väga kurb tõsi, et aastate jooksul vähemalt 70% hukkunutest sõidukijuhtidest oli ka ühtlasi liiklusõnnetuse põhjustaks ja toimunud liiklusõnnetuses süüdi. (vt joonis 20)

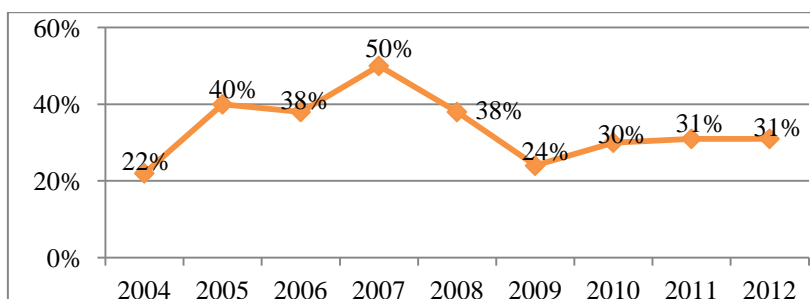
Joonis 20. Hukkunud sõidukijuhi süüdivus liiklusõnnetuse toimepanemises



Peamisteks hukkunu sõidukijuhi liiklusõnnetuse põhjusteks oli juhi poolt ebaõigelt valitud sõidukiirus, teed mitteandmine sõidueesõigusega juhile ja vastassuunavööndisse sõitmine.

Vaadeldava perioodi jooksul 22% kuni 50% hukkunutest sõidukijuhtidest ei kasutanud turvavarustust. Viimaste kolme aasta jooksul moodustab see näitaja natukene alla 1/3 hukkunutest. (vt joonis 21) Ülejäänud hukkunud sõidukijuhid kas kasutasid turvavarustust või informatsioon turvavarustuste kasutamise kohta puudus.

Joonis 21. Hukkunud turvavarustust mittekasutanud sõidukijuhtide osakaal hukkunud sõidukijuhtidest.



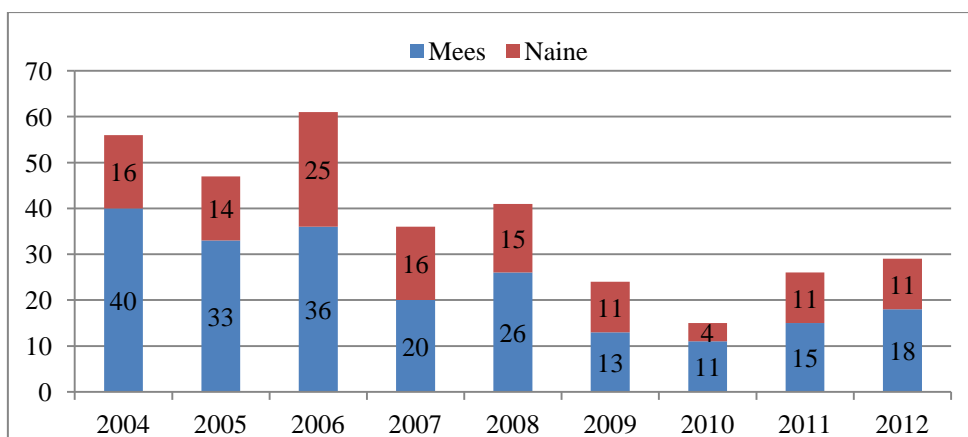
Üldkokkuvõttes, tuginedes hukkunud sõidukijuhtide analüüsile, on kriitiline, et nii suur osakaal hukkunutest juhtidest on ise liiklusõnnetuses süüdi. See tähendab, et õige liikluskasvatuse ja liiklusseaduse nõuete rangema järgimise korral suurem osa

liiklusõnnetustest veelgi rohkem surmasid saaks olema välditud. Sõidukijuhi käes on mitte ainult tema enda elu, vaid ka kaassõitjate oma, mistõttu tuleb pöörata rohkem tähelepanu liikluskultuurile ja juhtide õpetamisele, kuidas õigesti oma võimeid hinnata. Samuti tuleks väheneda joobeseisundis sõidukite juhtimist, tehes peamist rõhku just meesjuhtidele, ning suurendada juhtide poolt turvavarustuse kasutamist.

2.3.3. Hukkunud jalakäijad

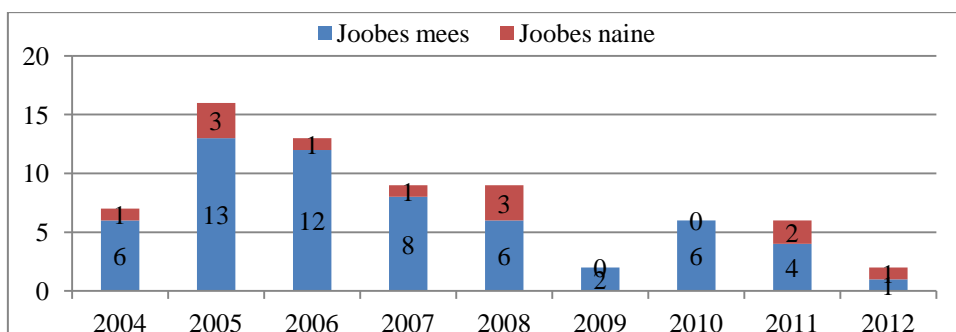
Nagu eespool oli välja selgitatud, moodustavad teist olulist osa hukkunutest jalakäijad, kelle surmadele langeb keskmiselt 30% registreeritud liiklusõnnetuste arvust. Arvulised andmed hukkunud jalakäijate kohta on toodud lisas 3 tabelis 2. Ka siin meeste surmade osakaal on naiste surmadest suurem: hukkunutest jalakäijatest vaadeldava perioodi jooksul üle 55% langes meessoost isikutele. (vt joonis 22) Üldiselt jalakäijate rollis olevate liiklusosaleja liiklusõnnetustes hukkunuks langemisel on täheldatav vähenemistendents. Kui võtta murdepunktiks 2006. aasta, mil hukkunute jalakäijate arv ulatus 61 surmani, siis juba 2010. aastal oli see näitaja 15 surma, mis on vaadeldava perioodi jooksul kõige väiksem hukkunud jalakäijate arv. Aastaks 2012 kasvas aga hukkunud jalakäijate arv 29 surmani. Mees- hukkunute jalakäijate arvus on üldine langustendents. Ajavahemikul 2010 – 2012 aga on täheldatud surmade arvu suurenemist nii mees-, kui ka naisjalakäijate hulgas, mis on sarnane hukkunute üldarvu tendentsile. Tänu sellele mees- ja naishukkunute arv viimastel aastatel ühtlustub.

Joonis 22. Hukkunud jalakäijad soolise kuuluvuse järgi



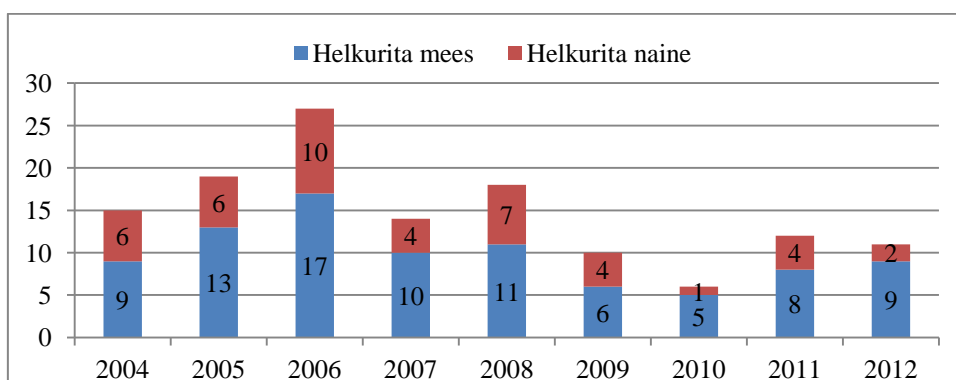
Jalakäijate hulgas joove analüüsimisel selgub, et joobes hukkunud jalakäijatest valdav osa on mehed. (vt joonis 23) Hukkunud joobes naisjalakäijate osakaal on niivõrd väike (varieerus kogu vaadeldava perioodi jooksul 0 – 3 piires), et ei mõjutagi üldist joobes hukkunute jalakäijate pilti.

Joonis 23. Hukkunud joobes jalakäijad soolise kuuluvuse järgi



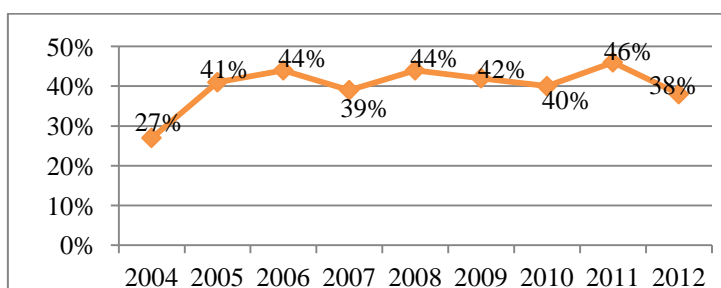
Helkuri mittekasutamine jalakäijate poolt omab vaadeldava perioodi jooksul surmaga lõppenud liiklusõnnetustes üldiselt väheneva tendentsi. Kui analüüsida mees- ja naishukkunud jalakäijad helkuri mittekasutamise osas, siis mehed moodustavad üle poole helkurit mittekasutanud hukkunudest jalakäijatest. (vt joonis 24)

Joonis 24. Hukkunud helkurit mittekasutanud jalakäijad soolise kuuluvuse järgi



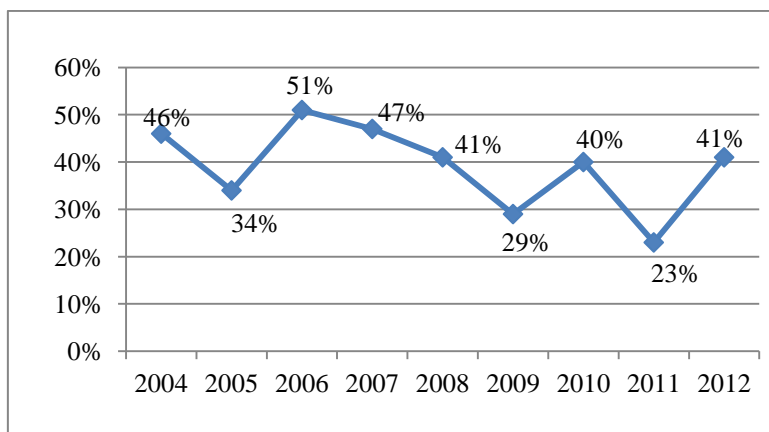
Vaadeldava perioodi jooksul aga alla poole (keskmiselt 40%) hukkunud jalakäijatest ei kasutanud helkurit. (vt joonis 25) Kogu vaadeldava perioodi jooksul kõikus see näitaja 27%-st 46%-ni ning ei ole võimalik välja selgitada mingit tendentsi. See tähendab, et üle poole hukkunudest jalakäijatest kas kasutasid helkurit või vastav informatsioon helkuri kasutamise osas puudub.

Joonis 25. Helkuri mittekasutamine hukkunud jalakäijate osakaal hukkunud jalakäijate üldarvust



Hukkunud jalakäijate liiklusõnnetuse põhjustamises süüdivuse analüüsimisel ilmneb, et vaadeldava perioodi jooksul oli erinevatel aastatel 23% kuni 51% juhtumitest hukkunud jalakäijad ise süüdi. (vt joonis 26) 2012. aastal moodustas see näit 41%. Jalakäija rikkumistena, mis põhjustasid tema enda surma, oli statistilistes andmetes märgatav peamiselt vales kohas või keelava tule ajal tee ületamine ja asulavälisel teel valel poolel liikumine.

Joonis 26. Hukkunud jalakäijate süüdivus liiklusõnnetuse põhjustamises

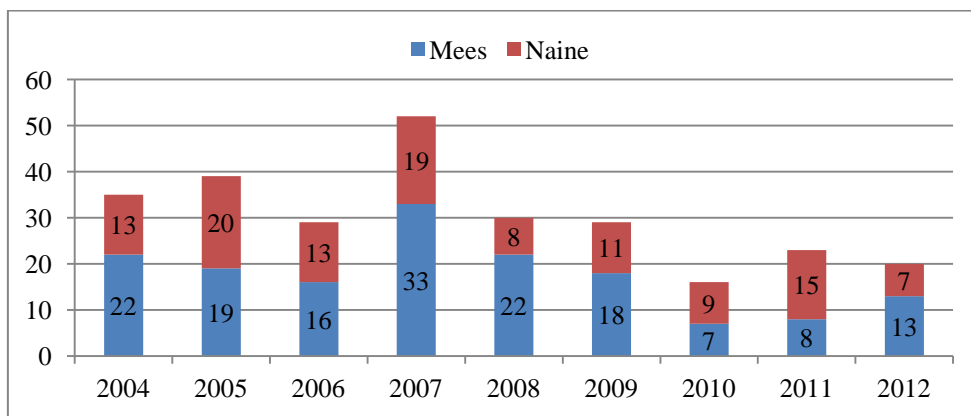


2.3.4. Hukkunud sõiduki sõitjad

Sõiduki sõitjad on kolmas „tundlik“ liikluses osalejate grupp, mis moodustab ligikaudu 20%, ehk 1/5 liiklusõnnetuses hukkunutest. Hukkunud sõitjate arvilised andmed on toodud lisas 3 tabelis 3. Hukkunud sõitjate arv on vaadeldava perioodi jooksul kasvanud 2007.aastani, mil moodustas 52 surma. (vt tabel 4) Peale seda aga märgatav üldine langustendents sõitjate arvus ning 2010-2012.aastatel oli vastav arv 16, 23 ja 20.

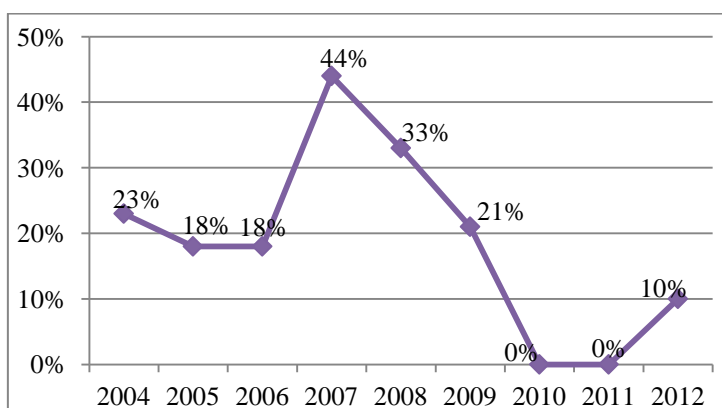
Ka hukkunud sõitjate hulgas oli vaadeldava perioodi algusaastates üle poole – mehed. Aastatel 2010-2012 aga naishukkunute osakaal muutus suuremaks ning just naiste surmad moodustasid üle poole sõitjate surmade üldarvust. (vt joonis 27)

Joonis 27. Hukkunud sõidukis sõitjad soolise kuuluvuse järgi



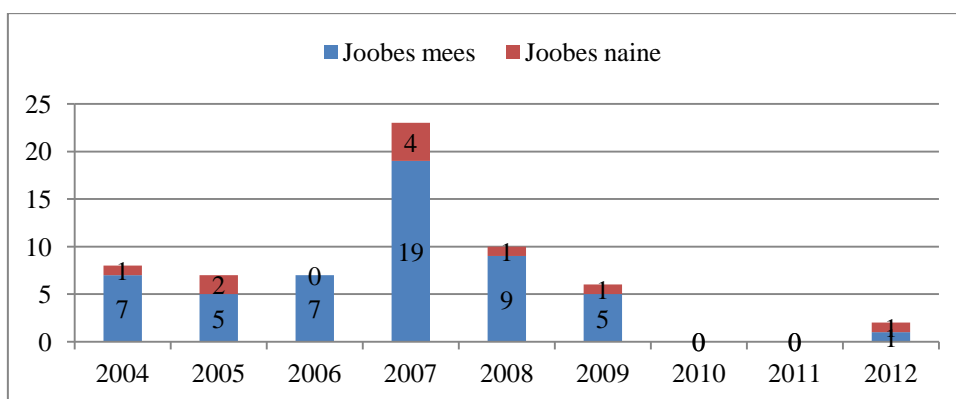
Kuigi joove olemasolu sõitjatel ei oma otsest seost liiklusõnnetuse põhjustamisele, siiski joobes seltskonnakaaslane võib viia sõidukijuhi tähelepanu teeoludest kõrvale või segada sõiduki juhtimist, seetõttu autor pidas vajalikuks sõiduki sõitjate analüüsimisel tuua välja nende tervises seisund surmaga lõppenud liiklusõnnetuse toimumise ajal. Hukkunudest sõiduki sõitjatest joove analüüsimisel selgus, et 2007. aastaks toimus hukkunud joobes sõitjate osakaalu hukkunud sõitjate üldarvust järsk kasv, mil vastav näitaja ulatus 44%-ni. (vt joonis 28) Hilisematel aastatel aga joobes hukkunud sõitjate osakaal on languses. 2010 ja 2011 aastatel ühtegi surmaga lõppenud liiklusõnnetuses ei olnud tuvastatud joobes hukkunu-sõitja.

Joonis 28. Joobes hukkunud sõitjate osatähtsus hukkunud sõitjatest.



Vaadeldava perioodi jooksul suuremat osa joobes sõitjatest moodustavad mehed, naiste osakaal on väga väike ega ületanud aastate jooksul arvuliselt 4 hukkunut sõitjad joobnud olekus olevate sõitjate seas. (vt joonis 29)

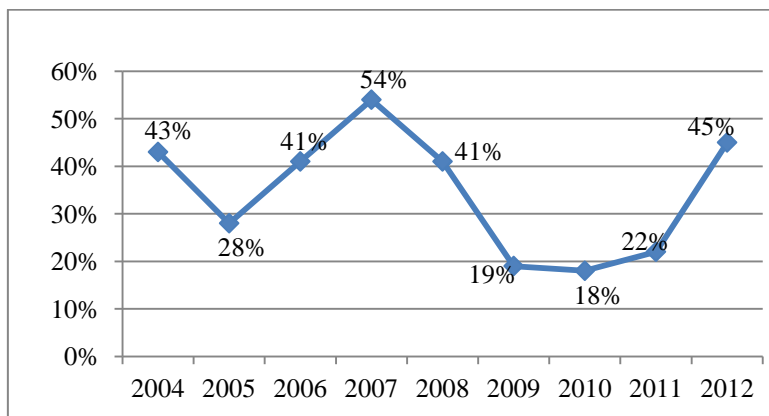
Joonis 29. Hukkunud joobes sõidukis sõitjad soolise kuuluvuse järgi



Turvavarustuse kasutamine sõitjate poolt mängib olulist rolli liiklusõnnetuste tagajärgedele. 2007.aastal üle pooltel hukkunudest sõitjatest turvavöö oli kas jäetud kasutamata või mittenõuetekohaselt kinnitatud. (vt joonis 30) Kuna hukkunud turvavarustuse mittekasutanud sõitjate osakaal hukkunud sõitjate üldarvust varieerub kogu vaadeldava perioodi jooksul, siis

on raske ka teha mingeid järeldusi selles valdkonnas olevate tendentside kohta, küll on aga selge, et see näit peab saama viidud miinimumini ning turvavarustuse kasutamisest peaks saama reegel.

Joonis 30. Hukkunud turvavarustust mittekasutanud/mittenõuetekohaselt kasutanud sõitjate osakaal sõitjate üldarvust.



Üldkokkuvõttes võib mainida, et on väga raske mõjutada hukkunute sõitjate arvu, sest tegelikult asuvad need olukorras, mil liiklusõnnetuse toimumine on neist olenematu. Ainuke võimalus vältida liiklusõnnetusse sattumist ja selles surma saamist, on mitte segada juhti, mõjutada juht käituda sõiduki juhtimisel liiklusnõuetega vastavuses, jälgida koos temaga liiklusolusid ja olema nõuetekohaselt turvavarustusega kinnitatud olenemata sõidukil istumise kohast.

3. SURMAGA LÖPPENUD LIIKLUSÕNNETUSTE VIIMASTE AASTATE TENDENTSID JA ENNETAMISMEETMED

3.1. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste viimaste aastate tendentsid ja Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003 – 2015 täitmine

Lõputöö käigus selgus, et XX sajandi lõpus ja XXI alguses koos suureneva liiklustihedusega kasvas ka registreeritud liiklusõnnetuste arv 2006. aasta võib lugeda murdepunktiks, millal liiklusõnnetuste arv moodustas erakordselt suure 2585 juhtumi. Sellele vaatamata hukkunute arvus on juba 1994. aastast täheldatud vähenemistendents. 2006. aasta, olles maksimaalse registreeritud liiklusõnnetuste arvuga aasta, mõjutas ka hukkunute arvu, mis ajavahemikul 2003 – 2012 oli kõige suurem just 2006. aastal. Selle perioodi muudel aastatel aga ei ületanud hukkunute arv 200 piiri.

Alates 2007. aastast toimub Eestis registreeritud liiklusõnnetuste arvu vähenemine. Vähenenud ka liiklusõnnetustes hukkunute kvantitatiivne näit ja ka osakaal registreeritud liiklusõnnetustest. Siiski liiklusolukorra kujunemisele aastatel 2008 – 2011 mõju avaldanud majanduslangus ja suurenenud tööpuudus tõi kaasa ka liiklusintensiivsuse vähenemist, mis peegeldus ka hukkunute arvu vähenemises 2010. aastani. Majanduse elavnemine aga 2011. aastal tõi taas kaasa liiklusohvrite väikse kasvu ja tungiva vajaduse senisest veelgi aktiivsemalt ja ressursisäästvamalt viia ellu rahvuslik liiklusohutusprogrammi rakendusplaanis kavandatud.²⁵

On aga ilmselge, et 2003.aastal käivitunud RLOP-i raames liiklusohutuse olukorra paranemisele suunatud meetmed on avaldanud mõju. Selles püstitatud esialgne kvantitatiivne eesmärk liiklusõnnetustes hukkunute arvu osas – visioon 100 - osutus reaalseks ja täitmiseks võimalikuks. 2012. aastal moodustas liiklusõnnetustest ohvriks langenud arv 87, mis on väiksem RLOP-is püstitatud strateegilisest eesmärgist – visioon 100. Programmi täitumine tingis korrigeeritud programmi koostamist 2012. aastal ning uue strateegilise eesmärgipüstitamist 2015. aastaks – maksimaalset 75 hukkunut.

Hukkunute osakaal toimunud liiklusõnnetuste üldarvust moodustas 2012.aastal 6,3%. Surmaga lõppenud liiklusõnnetusi pannakse kõige sagedamini toime suvi- ja sügiskuudel. Kuid surmaga lõppenud liiklusõnnetuste toimumise tõenäosus on kõige suurem talvisel ajal

²⁵ Vabariigi Valitsus, „Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015. Aruanne programmi II etapi eesmärkide ja rakendusplaani täitmisest aastatel 2008-2011“ [<https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/Liiklusohutusprogrammi%20aruanne%202011.pdf>], (18.02.2013) lk 5

toimunud liiklusõnnetustes: just talvel on hukkunute arv samal perioodil registreeritud liiklusõnnetustest kõige suurem.

Liiklusõnnetuste liikide lõikes langeb kõige rohkem surmasid just kokkupõrgetele liikuvate mootorsõidukite vahel (üle 30% liiklusõnnetustes hukkunutest), mootorsõiduki kokkupõrgetele jalakäijaga (üle 25% liiklusõnnetustes hukkunutest) ja ühesõidukiõnnetustele (üle 20% liiklusõnnetustes hukkunutest).

Suurem osa surmaga lõppenud liiklusõnnetustest lõppes ühe isiku surmaga, kuid on registreeritud ka kahe, kolme ja nelja inimese surmaga liiklusõnnetused. Viimaste aastate jooksul (alates 2006. aastast) mitme surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv ja osakaal registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetustest väheneb.

Liiklusõnnetuse toimumise teeliigi analüüsi järgi selgus, et kuigi varasematel aastatel toimusid surmaga lõppenud liiklusõnnetused peamiselt kas põhimaanteel, või kohalik, tugi- ja kõrvalmaanteel, siis vaadeldava perioodi lõpuks see tendents kaob: põhimaanteedel, teistel maanteedel ja muudes kohtades juhtunud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv ühtlustub.

Surma saabumise järgi surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüsimisel selgub, et 75-80% surmadest saabub sündmuskohal ja 10-15% - ühe päeva jooksul liiklusõnnetuse toimumisest.

Hukkunute soolist kuuluvust analüüsidest selgub, et surmaga lõppenud liiklusõnnetustest moodustasid ligikaudu $\frac{3}{4}$ hukkunutest mehed, $\frac{1}{4}$ - naised, kuid vaadeldava perioodi lõpuks on täheldatud hukkunute seast kuigi väikest, aga järjepidevat meeste surmade osakaalu vähenemist. Arvuliselt on nii meeste, kui ka naiste surmad langedavad.

Liiklusõnnetustes hukkunute vanust analüüsidest, selgub, et hukkunud naiste keskmine iga (ehk 53,8 eluaastat) on oluliselt suurem, kui meeste oma (43 aastat). Kõige väiksem osa hukkunutest langeb kuni 17.aastastele noorukitele. Samuti on väike ka üle 65-aastaste hukkunute arv. Kuigi vanuses 18-30 eluaastat liikluses osalejate surmade arv on vähenenud, siiski vaadeldava perioodi viimaste kolme aasta jooksul kasvanud.

Hukkunute liikide järgi moodustavad hukkunud sõidukijuhid umbes $\frac{1}{3}$ liiklusõnnetustes hukkunutest, hukkunud sõitjad - $\frac{1}{4}$, jalakäijad - $\frac{1}{4}$ kuni $\frac{1}{3}$ liikluses hukkunute üldarvust. Joobes hukkunute osakaal hukkunute üldarvust on viimastel aastatel vähenemistendentsis, langetes ligikaudu 40%-st 2007. aastal alla 10%-ni 2012. Siiski taoline olukord, kus iga kümnes liikluses osalejast hukunu on joobes, ei ole vastuvõetav. Valdav osa liiklusõnnetuses

hukkunute, kellel on tuvastatud joove, on mehed (vaadeldava perioodi erinevatel aastatel 85% kuni 100%).

Sõidukijuhtidest hukkunute valdav osa on mehed. Naiste osakaal ka joobes hukkunud sõidukijuhtidest väga väike.

2012. aastal moodustasid hukkunud joobes sõidukijuhid 23% hukkunute sõidukijuhtidest, ehk peaaegu $\frac{1}{4}$. Hukkunud sõidukijuhtidest oli aastate jooksul vähemalt 70% neist ise liiklusõnnetuse põhjustaks ja liiklusõnnetuses süüdi. Vaadeldava perioodi lõpus moodustasid turvavarustust mittekasutanud hukkunud sõidukijuhid 1/3 hukkunud sõidukijuhtidest.

Jalakäijate hukkunute arvus on viimastel kolmel aastal täheldatud surmade arvu suurenemist nii mees-, kui ka naisjalakäijate hulgas. Kuigi hukkunud jalakäijate seas on meeste osakaal naiste osakaalust suurem, siiski vahe ei ole niivõrd suur, nagu see hukkunud sõidukijuhtide puhul. Endisel suur osakaal hukkunud jalakäijatest ei kasutanud helkurit (keskmiselt 40%). Erinevatel aastatel 23% kuni 51% juhtumitest on hukkunud jalakäijad ise liiklusõnnetuse põhjustamises süüdi.

Hukkunud sõidukisõitjatest meeste ja naiste osakaalus ei ole täheldatud mingit kindlat tendentsi. Joobes hukkunud sõitjate osatähtsust hukkunud sõitjate üldarvust on viimastel aastatel vähenenud. Valdavalt suuremat osa joobes sõitjatest moodustavad mehed. Hukkunud turvavarustuse mittekasutanud sõitjate osakaal hukkunud sõitjate üldarvust varieerub kogu vaadeldava perioodi jooksul, mistõttu on raske teha mingeid järeldusi selles valdkonnas olevate tendentside kohta.

3.2. Liiklusõnnetustes hukkunute arvu vähenemisele suunatud meetmed Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi raames

Viimastel aastatel toimunud hukkunute arvu vähenemine on kindlasti tingitud muuhulgas ka 2003.aastal rakendatud rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003-2015 käivitumisest.

Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi raames rakendatud tegevus puudutas eelkõige seadusloomet. Liiklusnõuete rikkumistest väärivad surmaga lõppenud liiklusõnnetuste peamiste põhjustena riigi erilist tähelepanu lubatud piirkiiruse ületamine, mootorsõiduki

juhtimine joobeseisundis ning turvavöö kinnitamata jätmine.²⁶ Üldtunnustatud seisukohast lähtuvalt on kõige ökonoomsemaks ja tihti ainsaks viisiks suhteliselt lühikese perioodi (mõned aastad) jooksul oluliselt parandada liiklusohutust, lubatud sõidukiirusest, joobes juhtimise keelust ja turvavöö kasutamise nõudest kinnipidamise tõhustatud kontroll.²⁷ Tõhusa menetluse ja efektiivsete ning proportsionaalsete sanktsioonide kohaldamine aitab parandada liiklusohutust, kujundada liiklejate normi järgivaid hoiakuid.

Seetõttu liiklusohutuse seisukohast oli tähtsamaks sammuks uue 1. juulist kehtima hakanud liiklusseaduse vastuvõtmine, milles liiklusohutuse taseme vähenemist silmas pidades sätestati erinevad muudatused.

Esiteks, jõustus mootorsõiduki juhtimist joobeseisundis puudutav muudatus. On olemas selge seos nii liiklusõnnetuse sattumise ohu kui liiklusõnnetuse tagajärgede raskuse ja joobe raskuse vahel.²⁸ Seetõttu muudeti liiklusseadusega vastutusele võtmise alused ning viidi karistused paremini vastavusse teo raskusega: karistuse suurus seati sõltuvusse joobe raskusest. Joove tuvastamist puudutavaks oluliseks muudatuseks oli tõenduslike alkomeetrite kasutuselevõtt ja vereproovi võtmise tagamiseks politseile õiguse andmine kasutada kohustatud isiku suhtes vahetat sundi. Teine meede - liiklusseaduses turvavarustuse mittekasutamist puudutava iseseisva väärteokoosseisu sätestamine ja kohase karistusemäära kehtestamine. Kolmanda meetmena karmistuti ka lubatud piirkiiruse ületamise eest ettenähtud karistusemäära.

Samuti olid tehtud muudatused karistusseadustikus: KarS oli täiendatud uue väärteo eest kohaldatava põhikaristusega – ehk juhtimisõiguse äravõtmisega, mis varasemalt oli ettenähtud vaid lisakaristusena kohaldamiseks. Juhtimisõiguse äravõtmine on aga üks vähekulukamaks ja samas ka efektiivsemaks karistusliigiks: see tuletab süüdlasele igapäevaselt toimepandud tegu meelde ning juhtimiskeelu kestmine sunnib isikut mõtlema ebameeldiva situatsiooni kordumisele uute sarnaste süütegude toimepanemisel. Sanktsioonisüsteemiga seonduvatest

²⁶ European Union, “Commission recommendation of 6 April 2004 on enforcement in the field of road safety” (2004/345/EC) [<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:111:0075:0082:EN:PDF>] (12.02.2013)

²⁷ European Union, “Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States (projekt Supreme)” [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f6_thematic_report_enforcement.pdf] (12.02.2013)

²⁸ Justiitsministeeriumi uuring „Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks”, 2006, [<http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=30154/Joobes%2Bs%F5idukijuhtimisega%2Bseonduvad%2Briskid%2Bja%2Bv%F5imalikud%2Bmeetmed%2Bjoobes%2Bs%F5idukijuhtimise%2Bv%E4hendamiseks.pdf>] (06.03.2013)

muudatustest on nüüd liiklusseaduses ette nähtud võimalus konfiskeerida sõiduk lepingust tulenevad varalised õigused, kui teo toimepanemise vahendiks oli ese, mida kasutati kasutuslepingu alusel.

Üheks efektiivsemaks meetmeks olid ka automaatse liiklusjärelvalve kasutamist võimaldava kirjaliku hoiatamismenetluse sisseviimine, mistagasparema ja efektiivsema kiiruse järelvalve viisi nii selle pideva kasutamise võimalikkuse ja sellest tuleneva rikkumist tuvastamise suure tõenäosuse tõttu, kui ka menetlemise lihtsustamise tõttu.

RLOP-i raames olid samuti rakendatud ka liiklusohutusosalast korraldust puudutavad tegevused. Peamine neist on Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni loomine 2008. aastal Vabariigi Valitsuse korraldusega nr 106²⁹, kelle peamiseks ülesandeks on RLOP-ist tulenevate tegevuste koordineerimine ja liiklusohutusosalaste strateegiliset eesmärkide ja prioriteetide seadmine ning Maanteeameti liiklusohutuse osakonnas liiklusohutusprogrammi talituse loomine, mille peamiseks eesmärgiks on rahvusliku liiklusohutusprogrammi ja selle rakendusplaani täitmise koordineerimine ja kontrollimine ning Vabariigi Valitsuse liikluskomisjonile ja asjaomastele asutustele esitatavate ettepanekute koostamine liiklusohutuse parandamiseks ning Vabariigi Valitsuse liikluskomisjoni teavitamine liiklusohutusosalasest olukorrast.

RLOP-i raames rakendatud liiklusohutusosalast tegevust toetavateks meetmeks oli liiklusõnnetuste tekkimise asjaolude väljaselgitamise ja kogunenud informatsiooni analüüsimise ekspertkomisjoni tegevuse laiendamine (Harju maakonna piires surmaga lõppenud ning 5 ja enama vigastatutega liiklusõnnetuste menetlemise tööpiirkonda lisandus ka Tallinna linn).

Liiklusjärelvalvealast valdkonda puudutava tegevusena võeti politseis kasutusele analüüsipõhiline liiklusjärelvalvet ja automatiseeritud liiklusjärelvalvet.

Samuti oli RLOP-i raames rakendatud ka muid valdkondi puudutavad meetmed: liiklusohutusosalase koolituse valdkond, liiklusohutuse kampaaniate valdkond, liiklusõnnetuste tagajärgede leevendamine läbi Päästeameti ja kiirabile eritehnika (ehk transpordivahendite) soetamise ja haiglale valmisoleku ja selle töötajate kvalifikatsioonitaseme säilitamise ja tõstmise andmaks efektiivset meditsiinilist abi liiklusõnnetustes kannatanutele.

²⁹ Liikluskomisjoni moodustamine, RTL 2008,19, 283m Vabariigi Valitsuse korraldus vastu võetud 27.02.2008 nr 106 [<http://www.riigiteataja.ee/akt/322052012008>] (15.03.2013)

3.3.Liiklusõnnetuse tagajärgede minimiseerimisele ja selle toimumise põhjuse väljaselgitamisele suunatud nõudmised

Peale liiklusõnnetuse ennetamist, on oluline roll ka juba toimunud liiklusõnnetuste tagajärgede minimiseerimisele ja põhjuse väljaselgitamisele suunatud nõuetel. Liiklusõnnetuse järgselt rakendatavad seaduse nõuded on suunatud ennekõike sellele, et minimiseerida toimunud liiklusõnnetustega põhjustatud kahju eelkõige inimkannatanutele.

Seega iseenesest on mõistetav liiklusseaduse §-s 168 sätestatud abistamiskohustus, mille kohaselt iga liikleja või sõitja on kohustatud abistama sündmuskohal vastavalt oma oskustele liiklusõnnetuses kannatada saanud abitus seisundis olevat inimest ja teavitama sellisest inimesest viivitamata häirekeskust. Kui häirekeskuse teavitamine liiklusõnnetuses kannatada saanud inimesest ei ole sündmuskohalt võimalik ja kannatanu juurde ei ole võimalik jätta abistajat, aga ka siis, kui liiklusõnnetuses kannatada saanud inimese vigastused ei ole sellised, mis eeldaksid tema transportimist haiglasse kiirabiga, peab juht toimetama kannatanu võimalikult ohutul viisil lähimasse haiglasse. Samuti peab liikleja või sõitja viibima liiklusõnnetuses kannatada saanud inimese juures, kui see on ohutu, kuni kiirabi, politsei või päästeüksuse saabumiseni. Kui kannatanu toimetatakse haiglasse käesoleva paragrahvi lõikes 2 sätestatud korras, peab liikleja või sõitja abistama juhi või kannatanu palvel juhti kannatanu haiglasse toimetamisel, sealhulgas olema saatjaks, kui see on ohutu.

Kui aga juht on täitnud nõuded, kuid häirekeskuse teavitamine sündmuskohalt ei ole võimalik ja tal ei õnnestu korraldada kannatanu toimetamist haiglasse kiirabiga, siis vastavalt liiklusseaduse § 169 lg 3-le peab ta viima kannatanu haiglasse oma sõidukiga, tingimusel et transportimine pole kannatanule ohtlik. Kannatanut transportinud juht peab haiglas kannatanu vastuvõtnud isikule teatama kirjalikult oma nime, kontaktandmed ja sõiduki numbri ning naasma viivitamata liiklusõnnetuse kohale.

Samuti liiklusseaduses on üksikasjalikult sätestatud kord liiklusõnnetuse toimumisel tegutsemise puhuks. Need tegevused on vajalikud selleks, et tagantjärgi oleks võimalik selgitada välja liiklusõnnetuse toimumise tegelikku põhjust ning vältida uusi liiklusõnnetusi, mida võib põhjustada teel ootamatu takistusena tekkinud ja teistele liiklejatele märgistamata liiklusõnnetuse sündmuskoht.

Vastavalt liiklusseaduse §-le 169 peab liiklusõnnetuses osalenud juht võimalikult kiiresti seisma jääma, põhjustamata sellega lisaohtu, ja lülitama sisse ohutuled. Kui sõidukil puuduvad ohutuled või kui liiklusõnnetuses osalenud sõiduk asub kohas, kus nähtavus on halb või piiratud, tuleb teele panna ohukolmnurk sõidukile mitte lähemale kui 25 meetrit asulas ja

50 meetrit väljaspool asulat, aga sellisele kaugusele, et ohukolmnurk oleks hajutatud päevavalguse tingimustes nähtav asulas vähemalt 50 meetri kauguselt ja väljaspool asulat vähemalt 100 meetri kaugusel; tegema kõik võimaliku, et liiklus liiklusõnnetuse kohal oleks ohutu; esitama liiklusõnnetuses osalenud teise juhi soovil isikut tõendava dokumendi.

Kui liiklusõnnetuses on inimene saanud vigastada või surma, siis vastavalt liiklusseaduse § 169 lg 2 tähistama liiklusõnnetuse koha ohukolmnurgaga vastavalt liiklusseaduse nõuetele ja tegema kõik võimaliku, et liiklus liiklusõnnetuse kohal oleks ohutu; teavitama liiklusõnnetusest häirekeskust ning tegutsema sealt saadud korralduste kohaselt; andma abivajajale esmaabi oma oskuste piires; kirjutama üles liiklusõnnetuse pealtnägijate nõusolekul nende nimed ja aadressid.

Vastavalt liiklusseaduse § 169 lg 6 tohib sõidukit või liiklusõnnetusse puutuvaid esemeid enne politsei liiklusõnnetuse kohale jõudmist liigutada vaid siis, kui transporditakse kannatanut haiglasse või teiste sõidukite liiklus on nende tõttu võimatu ja eelnevalt on tunnistajate juuresolekul ära märgitud sõiduki ja esemete asend ning jäljed.

Tähtsamaks nõudeks on ka liiklusseaduse §-s 169 lg 7 sätestatud alkoholi ja muude narkootilist ja psühhotroopset joovet tekitavate ainete tarbimise keeld kuni politsei on selgitanud sündmuskohal välja liiklusõnnetuse asjaolud. See keeld ei laiene narkootilist või psühhotroopset ainet sisaldavat ravimi tarbimisele sündmuskohal abi osutava kiirabibrigaadi või muu tervishoiutöötaja korraldusel vältimatu abi korras. Joove selgitamisele suunatud teine tähtis nõue on sätestatud liiklusseaduse § 69 lg 8, mille kohaselt on liiklusõnnetuses osalenud isiku toimetamisel vältimatu arstiabi saamiseks tervishoiuteenuse osutaja juurde on tervishoiuteenuse osutaja, kellel on vereproovi võtmise õigus, kohustatud politsei nõudmisel isikult võtma joobeseisundi tuvastamise eesmärgil vereproovi.

Kõik need ülalpool mainitud liiklusseaduse nõuded liiklusõnnetusejärgsele tegutsemisele on suunatud liiklusõnnetustega põhjustatud tagajärgede minimiseerimisele ja liiklusõnnetust põhjustanud tegelike asjaolude väljaselgitamisele. Kusjuures tegeliku asjaolu väljaselgitamine on väga tähtis selleks, et korraldada efektiivset liiklusohutusalast ennetusstrateegiat ja viia surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvu miinimumini.

KOKKUVÕTE

Käesoleva lõputöö „Eestis surmaga lõppenud liiklusõnnetused ja neis hukkunud“ raames andis autor ülevaadet Eestis registreeritud liiklusõnnetuste, s.h. surmaga lõppenud liiklusõnnetuste dünaamikast, peatudes liiklusohutusalasel olukorral Eestis, liiklusõnnetuste mõistetil ja Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammil aastateks 2003-2015. Lõputöös pööras autor erilist tähelepanu Eestis ajavahemikul 2004 – 2012 registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüsimisele, selgitamas välja Eestis registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arvu, surma saabumise ajalist raamistikku, liiklusõnnetuse toimumise teeliiki ja hukkunud joove olemasolu liiklusõnnetuse toimumise ajal. Aastatel 2004 - 2012 registreeritud liiklusõnnetustes hukkunute analüüsimisel aga vaatles autor hukkunu soolist kuuluvust, vanust, joove olemasolu ning põhjalikumalt peatus hukkunud sõidukijuhtide, jalakäijate ja sõidukis sõitjate kvantitatiivsete näitajate analüüsimisel. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ja neis hukkunute analüüsimisjärgselt tõi töö autor välja viimaste aastate põhilised tendentsid ning pööras tähelepanu Eestis kehtivatele meetmetele, mis on suunatud nii surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ennetamisele, kui ka juba toimunud liiklusõnnetuste tagajärgede minimiseerimisele ja liiklusõnnetuse põhjuse selgitamisele.

Lõputöö raames püstitatud hüpotees, et vaatamata liiklustiheduse suurenemisele ja liikluse intensiivistumisele hoitakse viimastel aastatel Eestis registreeritud liiklusõnnetustes hukkunud inimeste arv ja osakaal stabiilselt kontrolli all ega oluliselt kasva, leidis kinnitust. Kuigi 2011. aastal oli täheldatud väikene surmade arvu kasv, mis on tingitud majanduse elavnemisest, siiski hukkunute arv ei ületanud Eesti rahvusliku liiklusohutusprogrammis 2003 – 2015 aastateks prognoositud arvu. Selle programmi järgi hukkunute arv pidi 2015. aastaks langema 100-ni. Kuna aga juba 2009.aastal surmade arv langes alla 100, siis 2012. aastal oli püstitatud uus korregeeritud strateegiline eesmärk – langetada surmade arvu 2015. aastaks 75-ni, 2020. aastal – 39.

Praeguseks ajaks ei ole veel Eesti rahvuslikus liiklusohutusprogrammis püstitatud eesmärk saavutatud, mistõttu hukkunute soolise kuuluvuse, vanuse, joobe olemasolu ja nende erinevate rollide analüüs aitab selgitada riskirühmad ning luua tõhusamad surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ennetusmeetmed.

Lõputöö käigus selgus, et 2006.aastal oli Eestis saavutatud maksimaalne liiklusõnnetustes hukkunute arv – 204. Sellel aastal oli ühtlasi registreeritud ka maksimaalne liiklusõnnetuste arv – 2585. Järgmistel aastatel toimus nii registreeritud liiklusõnnetuste, kui ka surmaga

lõppenud liiklusõnnetuste arvu üldine vähenemistendents. 2012. aastaks hukkunute osakaal toimunud liiklusõnnetustest moodustas 6,3%.

Kui täheldada erinevad tendentsid, siis analüüsi käigus selgus, et suurem arv surmaga lõppenud liiklusõnnetustest toimub suvel ja sügisel. Kuid oht sattuda surmaga lõppenud liiklusõnnetustesse on suurem talvel, kui vaadelda surmaga lõppenud liiklusõnnetuste osakaalu samal aastaajal registreeritud liiklusõnnetuste üldarvust. Olulisemateks liiklusõnnetuste liikideks on kokkupõrked liikuvate mootorsõidukite vahel (30%), mootorsõiduki kokkupõrked jalakäijaga (25%) ja ühesõidukiõnnetused (20%).

Valdav osa surmaga lõppenud liiklusõnnetustest lõppes ühe isiku surmaga. Registreeritud mitme hukkunuga liiklusõnnetuste arv on alates 2006. aastast järjepidevalt langemas. Surma saabumise järgi surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüsimisel selgub, et 75-80% surmadest saabub sündmuskohal ja 10-15% - ühe päeva jooksul liiklusõnnetuse toimumisest. Varasematel aastatel toimusid surmaga lõppenud liiklusõnnetused peamiselt kas põhimaanteel, või kohalik, tugi- ja kõrvalmaanteel, kuid viimastel aastatel see tendents kaob: põhimaanteedel, teistel maanteedel ja muudes kohtades juhtunud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste arv ühtlustub.

$\frac{3}{4}$ liiklusõnnetuste surmadest langeb meestele, kusjuures meeste keskmine iga on 10 aasta võrra väiksem, kui naiste oma (hukkunud meeste keskmine vanus – 53,8, naiste oma – 43 aastat). Hukkunud sõidukijuhid moodustavad umbes $\frac{1}{3}$ liiklusõnnetuses hukkunutest, sõitjad - $\frac{1}{4}$, jalakäijad – $\frac{1}{4}$ kuni $\frac{1}{3}$ liikluses hukkunute üldarvust. Liiklusõnnetuse toimumise ajal joobe olemasolu hukkunute seas langes ligikaudu 40%-st 2007. aastal alla 10%-ni 2012. Kusjuures suurem osa hukkunutest, kellel oli tuvastatud joove, on mehed (85-100%). Mehed moodustavad ka valdavat osa hukkunud sõidukijuhtidest. Hukkunud sõidukijuhtide analüüsimisel selgus, et suurem osa neist (ehk vähemalt 70%) olid ise liiklusõnnetuse põhjustamises süüdi ning ligikaudu $\frac{1}{3}$ ei kasutanud liiklusõnnetuse ajal turvavöösid.

Hukkunud jalakäijate analüüsimisel selgus, et viimasel kolmel aastal on toimunud väike arvuline kasv nii hukkunud nais-jalakäijate, kui ka mees-jalakäijate seas. Ligikaudu 40% hukkunutest jalakäijatest ei kasutanud helkureid ning erinevatel aastatel 23 kuni 51% neist olid ise liiklusõnnetuse põhjustamises süüdi.

Hukkunud sõitjate analüüsimisel langes nende joobes osakaal. Hukkunud joobes sõitjate seas oli valdav osa mehi, kuid viimasel kolmel aastal ei saa enam mingist tendentsist rääkida, kuna joobes sõitjate arv langes miinimumi juurde. Turvavarustuse kasutamise osas mingit

järjepidevat tendentsi ei ole täheldatud: erinevatel aastatel turvavarustust mittekasutamine hukkunud sõitjate seas varieerus 18%-st 54%-ni.

Üheks olulisemaks põhjuseks liiklusõnnetuste ja selles hukkunute arvu vähenemisel on Eesti rahvuslikul liiklusohutusprogrammil aastateks 2003 - 2015, mille raames olid püstitatud selged eesmärgid ja kavandatud konkreetsete tegevused liiklusohutustaseme tõstmiseks. Erinevaid valdkondi (seadusandlik, korralduslik, ennetuslik jmt) puudutavate meetmete koordineeritud tarvitusele võtmine tõi kaasa väga positiivse tulemuse Eesti liiklusohutuses ning hukkunute arv moodustas 2012. aastal 87. Kuid sellistel tulemustel ei tohi peatuda. Endiselt on vaja teha pingutusi kehtiva liiklusohutusalase korra säilitamiseks ja minimeerimiseks.

Lõputöö raames välja selgitatud aitas eristada riskirühmad. Surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ennetamiseks tuleb panna rõhk preventiivsetele meetmetele, mis on eelkõige suunatud sõidukijuhtide poolt joovastavate ainete tarvitamisele, kuna joobes hukkunute sõidukijuhtide arv vaatamata aastate jooksul toimunud langusele on endiselt suur. Arvestades seda, et rohkem, kui 70% sõidukijuhtidest on ise liiklusõnnetuse põhjustamises süüdi, siis ka nende koolitusele ja vastavate andmete avaldamisele sõidukijuhiks õppimise ajal. Endiselt tuleb tõsta turvavarustuse kasutamist, kuna hukkunute sõidukijuhtide seas ka see näitaja tekitab muret. Jalakäijate hulgas surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ennetamiseks tuleb samuti pöörata tähelepanu helkurite kasutamisele ja liiklusseaduse nõuete paremale tundmisele, kuna ka jalakäijate poolt liiklusõnnetuse süüline põhjustamine moodustab piisavalt suure osakaalu jalakäijatega toimunud surmaga lõppenud liiklusõnnetustest. Sõiduki sõitjate seas aga tuleb teha turvavarustuse kasutamise vajalikkusele suunatud preventiivset tööd.

Liiklusohutus Eestis peab veelgi kasvama: tuleb püüelda uue eesmärgi poole, et surmade arv ei ületaks 2020. aastaks 39 surma. Selleks aga tuleb jätkata rahvusliku liiklusohutusprogrammiga, pidevalt korrigeerides konkreetsete kvantitatiivsed eesmärgid ning kohandades vastavad ennetusmeetmed just viimaste aastate jooksul registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetuste analüüsist lähtudes.

РЕЗЮМЕ

FATAL ENDED ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN ESTONIA AND KILLED IN THEM

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОИСШЕСТВИЯ В ЭСТОНИИ С ЛЕТАЛЬНЫМ ИСХОДОМ И В НИХ ПОГИБШИЕ

Тема данной дипломной работы – дорожно-транспортные происшествия (ДТП) в Эстонии и погибшие в них – очень актуальна сегодня. Сегодняшнюю жизнь и современное общество невозможно представить без транспорта. Плотность движения на дорогах настолько увеличилась, что одной из важнейших проблем для общества стала безопасность движения. Поскольку ДТП являются одной из восьми важнейших причин смертности людей в мире, анализ зарегистрированных ДТП и в них погибших поможет оценить обстановку дорожной безопасности в стране и своевременно принять необходимые меры.

Цель данной дипломной работы - дать обзор безопасности дорожного движения в Эстонии посредством анализа зарегистрированных ДТП и погибших на дорогах, разъяснить стратегическую задачу национальной программы дорожной безопасности Эстонии 2003 – 2015 годов и ответственность за причинение ДТП с летальным исходом, а также выяснить тенденции в ДТП последних годов посредством анализа погибших в ДТП. Данная информация может стать вспомогательным пособием для соответствующих органов в постановлении новых стратегических целей и в формулировании новых задач для улучшения уровня безопасности на дорогах Эстонии.

В рамках дипломной работы была выдвинута гипотеза: несмотря на высокую плотность движения на дорогах, уровень смертности ДТП в Эстонии держится под контролем и не вызывает особого роста. Анализируемые данные о зарегистрированных в Эстонии ДТП с летальным исходом в промежутке с 2004 по 2012 года подтвердили выдвинутую автором работы гипотезу. Несмотря на незначительный рост количества смертей, обусловленный прежде всего возрождением экономики из кризиса 2008 года, уровень смертности на дорогах держится в пределах, прогнозируемых национальной программой дорожной безопасности Эстонии и не должен был превысить к 2015 году 100 погибших. Но уже к 2009 году Эстония достигла этого уровня. В связи с этим в 2012 году в Эстонии была поставлена новая задача – количество смертей на дорогах в 2015 году не должно превышать 75, а в 2020 – 39. Поскольку на данный момент эта задача все еще не достигнута, то анализ половой принадлежности, возраста, наличия

состояния алкогольного опьянения и других данных о различных участников движения, таких как водитель, пешеход и пассажир, поможет выделить группы риска и создать для них наиболее эффективные методы для уменьшения смертности на дорогах.

В ходе дипломной работы выяснилось, что в промежутке с 2003 по 2012 годы самое большое количество погибших на дорогах было зарегистрировано в 2006 году и составило 204 смерти. 2006 год явился переломным в безопасности дорожного движения Эстонии, когда в промежуток с 1991 по 2012 годы было зарегистрировано максимальное количество ДТП (2585). Начиная с 2007 года, снижается количество зарегистрированных ДТП и ДТП с летальным исходом. На динамику ДТП 2008 – 2011 годов несомненно повлиял экономический кризис и растущая безработица, которые обусловили уменьшение интенсивности на дорогах, что отразилось и на уменьшении смертности вплоть до 2010 года. Оживление экономики в 2011 году принесло небольшое увеличение жертв ДТП и обозначило необходимость еще более активно реализовать запланированные в программе по дорожной безопасности действия.

Проведённый анализ ДТП позволил сделать следующие выводы. Чаще всего ДТП с летальным исходом совершаются в летние и осенние месяцы, но их доля от совершенных в эти же месяцы общего количества ДТП значительно меньше, чем зимой. Более всего ДТП с летальным исходом приходится на столкновения между двумя моторно-транспортными средствами (30%), столкновением автомобиля и пешехода (25%) и несчастные случаи с одним моторно-транспортным средством (20%).

Основная часть ДТП с летальным исходом заканчивается смертью одного человека; и без того небольшое количество ДТП с несколькими погибшими в последние годы еще более сократилось. В 75-80% случаев смерть наступает на месте происшествия и в 10-15% - в течение одного дня. Если раньше местом ДТП с летальным исходом являлись главные шоссе и шоссе других видов, то на данный момент разницы в месте совершения ДТП практически нет.

Анализируя половую принадлежность погибших в ДТП, выяснилось, что около $\frac{3}{4}$ все смертей приходится на мужчин. Средний возраст попавших в аварию мужчин на 10 лет моложе женского (53,8 года для женщины и 43 года – для мужчины). Примерно $\frac{1}{3}$ погибших образуют водители, $\frac{1}{4}$ - пассажиры и от $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{4}$ - пешеходы. Количество погибших и находящихся в нетрезвом состоянии жертв от общего числа погибших в

последние годы уменьшается с 40% в 2007 году до менее 10% в 2012. Доминирующая часть погибших в ДТП, у кого было установлено опьянение, являются мужчины (85-100%). Мужчины также составляют и основную часть погибших водителей, доля погибших женщин-водителей минимальна. За последние годы не менее 70% погибших водителей были сами виновны в ДТП. Доля погибших водителей, не использовавших на момент аварии ремней безопасности, составляет около 1/3.

Среди погибших пешеходов за последние три года наблюдается небольшой количественный рост как среди мужчин, так и женщин. Около 40% погибших пешеходов не использовали отражателей. В разные годы от 23 до 51% пешеходов являются сами причиной ДТП.

Среди погибших пассажиров доля находившихся в нетрезвом состоянии упала до минимального уровня. И если среди пассажиров женщин и мужчин никакой тенденции не наблюдается, то среди погибших нетрезвых пассажиров преобладают мужчины. Уровень пассажиров, неиспользующих ремни безопасности, колеблется в течение рассматриваемого периода от 28% до 54%.

Исходя из выводов, сделанных на основе данного анализа, особое внимание необходимо уделять вождению в нетрезвом виде и использованию ремней безопасности водителями, а также их информированию о том, что более 70% случаев с летальным исходом, в которых погиб водитель, ДТП было обусловлено нарушением правил закона о дорожном движении именно самим водителем. В среде пешеходов необходимо также обратить внимание на их знания о правилах безопасного движения на дорогах, а также разъяснить необходимость использования отражателей. Что касается пассажиров, то на уменьшение их смертности можно повлиять только посредством разъяснения использования ремней безопасности.

Одной из причин замеченной в последние годы тенденции уменьшения смертности на дорогах является принятая в 2003 году народная программа дорожной безопасности Эстонии 2003-2015, направленная на увеличение безопасности на дорогах. В рамках этой программы были предприняты различные действия: законодательные меры (изменения в законе о дорожном движении, пенитенциарном кодексе); меры, касающиеся организации дорожной безопасности (основными из которых являются создание дорожной комиссии при правительстве Эстонии и создание управления по программе дорожной безопасности при отделе дорожной безопасности дорожного

департамента). В полиции перешли на основанный на анализе дорожный надзор и автоматизированный дорожный надзор. Также были предприняты различные меры и в других областях (обучение, превенция итд).

Подводя итог, можно сказать, что за последние годы в Эстонии были реализованы различные действия, приведшие к уменьшению смертности на дорогах, и количество погибших в 2012 году составило 87. Но еще многое надо сделать, чтобы достичь новой поставленной стратегической цели – не более 39 погибших к 2020 году.

KASUTATUD KIRJANDUS

Eesti Antiikautode Galerii, Ajalugu – Eesti aeg 1918-1940, <http://eag.vanatehnika.ee/ew.html>, 15.03.2013

Justiitsministeeriumi uuring „Joobes sõidukijuhtimisega seonduvad riskid ja võimalikud meetmed joobes sõidukijuhtimise vähendamiseks”, 2006, <http://www.just.ee/orb.aw/class=file/action=preview/id=30154/Joobes%2Bs%F5idukijuhtimisega%2Bseonduvad%2Briskid%2Bja%2Bv%F5imalikud%2Bmeetmed%2Bjoobes%2Bs%F5idukijuhtimise%2Bv%E4hendamiseks.pdf>, 06.03.2013

Maanteeamet, „2009.aastal toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika“ (2010), <http://www.mnt.ee/failid/2009kogumik.pdf>, 15.03.2013

Maanteeamet, „Liiklusõnnetused: mõisted ja definitsioonid“ <http://www.mnt.ee/index.php?id=12948>, 25.03.2013

Maanteeamet, „Statistika. Liiklusõnnetused“, <http://www.mnt.ee/index.php?id=10798>, 20.01.2013

Maanteeamet, „Täna möödub 115 aastat esimesest srumaga lõppenud autoõnnetusest“ <http://www.mnt.ee/?id=14990>, 25.03.2013

Statistika andmebaas „Majandus-Transport“, <http://pub.stat.ee/px-web.2001/Database/Majandus/22Transport/02Liiklusennetused/02Liiklusennetused.asp>, 15.01.2013

Vabariigi Valitsus, Eesti Rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015, https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/liiklusohutusprogramm_2003_2015.pdf, 15.03.2013

Vabariigi Valitsus, „Eesti Rahvusliku liiklusohutusprogrammi aastateks 2003-2015 täiendatud terviktekst“ (Vabariigi Valitsuse korraldus nr 66, 09.02.2012), <http://www.valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/RLOP%20t%C3%A4iendatud%20tervikekst.pdf>, 15.03.2013

Vabariigi Valitsus, „Eesti rahvuslik liiklusohutusprogramm aastateks 2003-2015. Aruanne programmi II etapi eesmärkide ja rakendusplaani täitmisest aastatel 2008-2011“, <https://valitsus.ee/UserFiles/valitsus/et/valitsus/arengukavad/majandus-ja-kommunikatsiooniministeerium/Liiklusohutusprogrammi%20aruanne%202011.pdf>, 18.02.2013

European Union, “Commission recommendation of 6 April 2004 on enforcement in the field of road safety” (2004/345/EC), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:111:0075:0082:EN:PDF>, 12.02.2013

European Union, “Summary and Publication of Best Practices in Road Safety in the Member States (projekt Supreme)”, http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_f6_thematic_report_enforcement.pdf, 12.02.2013

World Health Organization, „Global Status Report on Road Safety 2013: supporting a decade of action (2013), http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/index.html, 15.04.2013

KASUTATUD ÕIGUSAKTID

Karistusseadustik, RT I 2001, 61, 364, vastu võetud 06.06.2001,

<https://www.riigiteataja.ee/akt/117042013008>, 10.01.2013

Liikluskomisjoni moodustamine, RTL 2008,19, 283m Vabariigi Valitsuse korraldusm vastu

võetud 27.02.2008 nr 106, <http://www.riigiteataja.ee/akt/322052012008>, 15.03.2013

Liiklusohutusele avalduva mõju hindamise tingimused ja nõuded mõju hindamisele,

Majandus- ja kommunikatsiooniministri määrus , RT I, 18.01.2012, 1, vastu võetud

16.01.2012 nr 5, <https://www.riigiteataja.ee/akt/118012012001>, 19.03.2003

Liiklusseadus RT I 2010, 44, 261, vastu võetud 17.06.2010,

<https://www.riigiteataja.ee/akt/105122012002>, 19.03.2013

Liiklusõnnetusest teatamise, asjaolude väljaselgitamise, vormistamise, registreerimise ja

arvestuse kord, Vabariigi Valitsuse määrus, RT 2001, 19, 104, vastu võetud 20.02.2011 nr 68,

<https://www.riigiteataja.ee/akt/129122011176>, 19.03.2013

LISA 1

Tabel 1. Andmed sõidukite ja liiklusõnnetuste kohta 1000 elaniku kohta

	Sõidukite arv	Rahvaarv	Sõidukite arv 1000 elaniku kohta	Liiklusõnnetuste arv 1000 elaniku kohta
1994	389059	1476952	263	0,75
1995	440198	1448075	304	0,91
1996	456051	1425192	320	1,11
1997	484731	1405996	345	1,17
1998	510740	1393074	367	0,95
1999	537877	1379237	390	1,08
2000	545926	1372071	398	1,18
2001	552061	1366959	404	1,08
2002	493349	1361242	362	1,59
2003	486182	1356045	359	1,42
2004	522776	1351069	387	1,66
2005	562199	1347510	417	1,74
2006	585175	1344684	435	1,92
2007	652250	1342409	486	1,83
2008	608356	1340935	454	1,39
2009	639472	1340341	477	1,12

Allikas: Maanteeamet, 2009.aastal Eestis toimunud inimkannatanutega liiklusõnnetuste statistika, Tallinn, 2010, <http://www.mnt.ee/failid/2009kogumik.pdf>, lk 9

LISA 2

Tabel 1. Eestis 1991 – 2012 aastatel registreeritud liiklusõnnetused ja hukkunud aastaegade lõikes

Aasta	Liiklusõnnetused kokku				Hukkunud kokku			
	Talv	Kevad	Suvi	Sügis	Talv	Kevad	Suvi	Sügis
1991	374	392	612	587	107	85	135	164
1992	253	235	340	339	76	43	78	90
1993	300	288	383	346	64	57	117	83
1994	311	302	489	483	68	78	104	114
1995	344	376	485	439	78	84	84	86
1996	264	281	371	402	37	32	61	83
1997	259	322	499	410	50	50	92	87
1998	335	343	487	448	70	51	70	93
1999	302	311	465	394	57	51	69	55
2000	307	333	414	450	43	51	42	68
2001	370	371	635	512	40	44	55	60
2002	428	520	676	540	47	38	80	58
2003	408	380	566	577	45	22	41	56
2004	536	480	642	586	52	28	42	48
2005	487	489	701	664	42	29	44	55
2006	601	485	773	726	42	35	63	64
2007	491	649	784	526	45	46	69	36
2008	448	452	506	463	29	20	42	41
2009	335	335	471	364	30	17	23	30
2010	282	279	439	347	15	15	29	20
2011	327	279	476	410	29	19	23	30
2012	301	303	425	352	22	25	22	18

Allikas:: Statistika andmebaas „Inimkannatanutega liiklusõnnetused teedel (kuud)“
<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TS093&ti=INIMKANNATANUTEGA+LIIKLUS%D5NNETUSED+TEEDEL+%28KUUD%29&path=../Database/Majandus/22Transport/02Liiklusennetused/&lang=2>

Tabel 2. 1991-2012 aastatel erinevatel aastaegadel registreeritud surmaga lõppenud liiklusõnnetuse osakaal protsentuaalselt samal aastaajal toimepandud registreeritud liiklusõnnetuste üldarvust

	Talv	Kevad	Suvi	Sügis
1991	29%	22%	22%	28%
1992	30%	18%	23%	27%
1993	21%	20%	31%	24%
1994	22%	26%	21%	24%
1995	23%	22%	17%	20%
1996	14%	11%	16%	21%
1997	19%	16%	18%	21%
1998	21%	15%	14%	20%
1999	19%	16%	15%	14%
2000	14%	15%	10%	15%
2001	11%	12%	9%	12%
2002	11%	7%	12%	11%
2003	11%	6%	7%	10%
2004	10%	6%	7%	8%
2005	9%	6%	6%	8%
2006	7%	7%	8%	9%
2007	9%	7%	9%	7%
2008	6%	4%	8%	9%
2009	9%	5%	5%	8%
2010	5%	5%	5%	8%
2011	9%	7%	5%	7%
2012	7%	8%	5%	5%

Allikas:: Statistika andmebaas „Inimkannatanutega liiklusõnnetused teedel (kuud)“
<http://pub.stat.ee/px-web.2001/Dialog/varval.asp?ma=TS093&ti=INIMKANNATANUTEGA+LIIKLUS%D5NNETUSED+TEEDEL+%28KUUD%29&path=../Database/Majandus/22Transport/02Liiklusennetused/&lang=2>

LISA 3

Tabel 1. 2004 - 2012 aastatel hukkunud sõidukijuhid.

	Mees	Naine	Kokku	Joobes mees	Joobes naine	Joobes kokku	Süüdi mees	Süüdi naine	Süüdi kokku	Ei kasutanud turvavarustust
2004	48	7	55	10	1	11	34	5	39	12
2005	58	4	62	19	0	19	42	3	45	25
2006	69	9	78	26	2	28	51	7	58	30
2007	68	8	76	29	2	31	55	7	62	38
2008	35	7	42	19	1	20	51	7	38	16
2009	34	3	37	10	1	11	25	3	28	9
2010	27	6	33	5	0	5	21	2	23	10
2011	34	1	35	13	0	13	25	0	25	11
2012	24	2	26	5	1	6	18	2	20	8

Tabel 2. 2004 - 2012 aastatel hukkunud jalakäijad.

	Mees	Naine	Kokku	Joobes mees	Joobes naine	Joobes kokku	Helkurita mees	Helkurita naine	Helkurita kokku	Süüdi mees	Süüdi naine	Süüdi kokku
2004	40	16	56	6	1	7	9	6	15	19	7	26
2005	33	14	47	13	3	16	13	6	19	23	7	30
2006	36	25	61	12	1	13	17	10	27	21	10	31
2007	20	16	36	8	1	9	10	4	14	10	7	17
2008	26	15	41	6	3	9	11	7	18	10	7	17
2009	13	11	24	2	0	2	6	4	10	6	1	7
2010	11	4	15	6	0	6	5	1	6	5	1	6
2011	15	11	26	4	2	6	8	4	12	3	3	6
2012	18	11	29	1	1	2	9	2	11	9	3	12

Tabel 3. 2004 - 2012 aastatel hukkunud sõiduki sõitjad.

	Mees	Naine	Kokku	Joobes mees	Joobes naine	Kokku	Kasutamata või valesti kasutatud turvavarustus
2004	22	13	35	7	1	8	15
2005	19	20	39	5	2	7	11
2006	16	13	39	7	0	7	16
2007	33	19	52	19	4	23	28
2008	22	8	30	9	1	10	16
2009	18	11	29	5	1	6	12
2010	7	9	16	0	0	0	3
2011	8	15	23	0	0	0	5
2012	13	7	20	1	1	2	9

Lihtlitsents lõputöö reprodutseerimiseks ja lõputöö üldsusele kättesaadavaks tegemiseks

Mina, Jelena Simonova

(autori nimi)

(sünnikuupäev: 22.09.1981.a.)

1. annan Tartu Ülikoolile tasuta loa (lihtlitsentsi) enda loodud teose
„Eestis surmaga lõppenud liiklusõnnetused ja neis hukkunud“,

(lõputöö pealkiri)

mille juhendaja on Anna Markina

(juhendaja nimi)

- 1.1.reprodutseerimiseks säilitamise ja üldsusele kättesaadavaks tegemise eesmärgil, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace-is lisamise eesmärgil kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni;
- 1.2.üldsusele kättesaadavaks tegemiseks Tartu Ülikooli veebikeskkonna kaudu, sealhulgas digitaalarhiivi DSpace'i kaudu kuni autoriõiguse kehtivuse tähtaja lõppemiseni.
2. olen teadlik, et punktis 1 nimetatud õigused jäävad alles ka autorile.
3. kinnitan, et lihtlitsentsi andmisega ei rikuta teiste isikute intellektuaalomandi ega isikuandmete kaitse seadusest tulenevaid õigusi.

Tallinnas, 20.05.2013 (kuupäev) _____